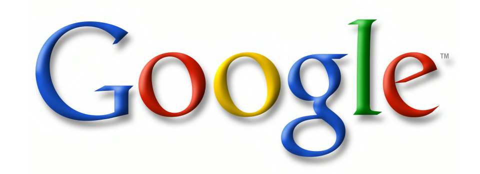
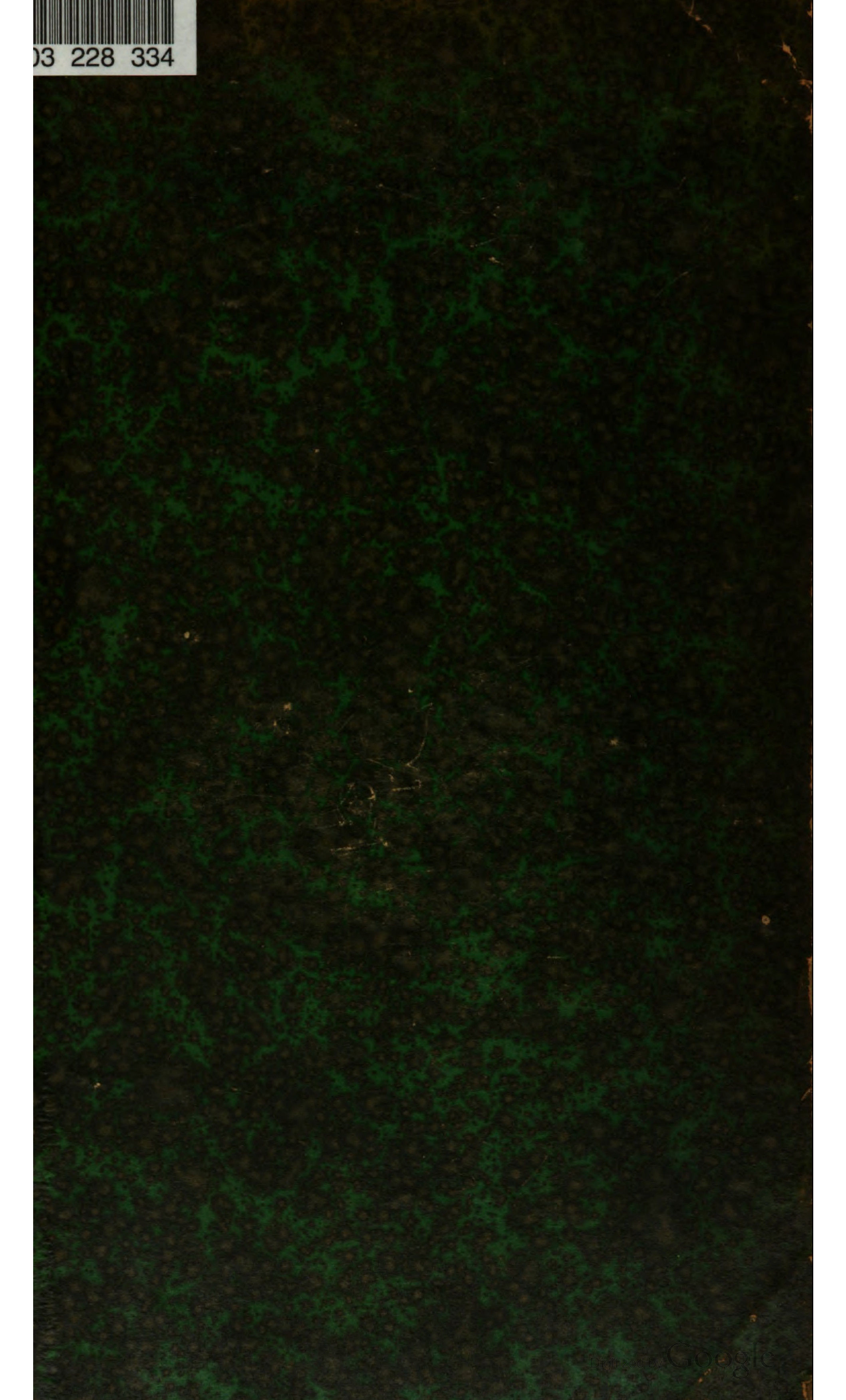
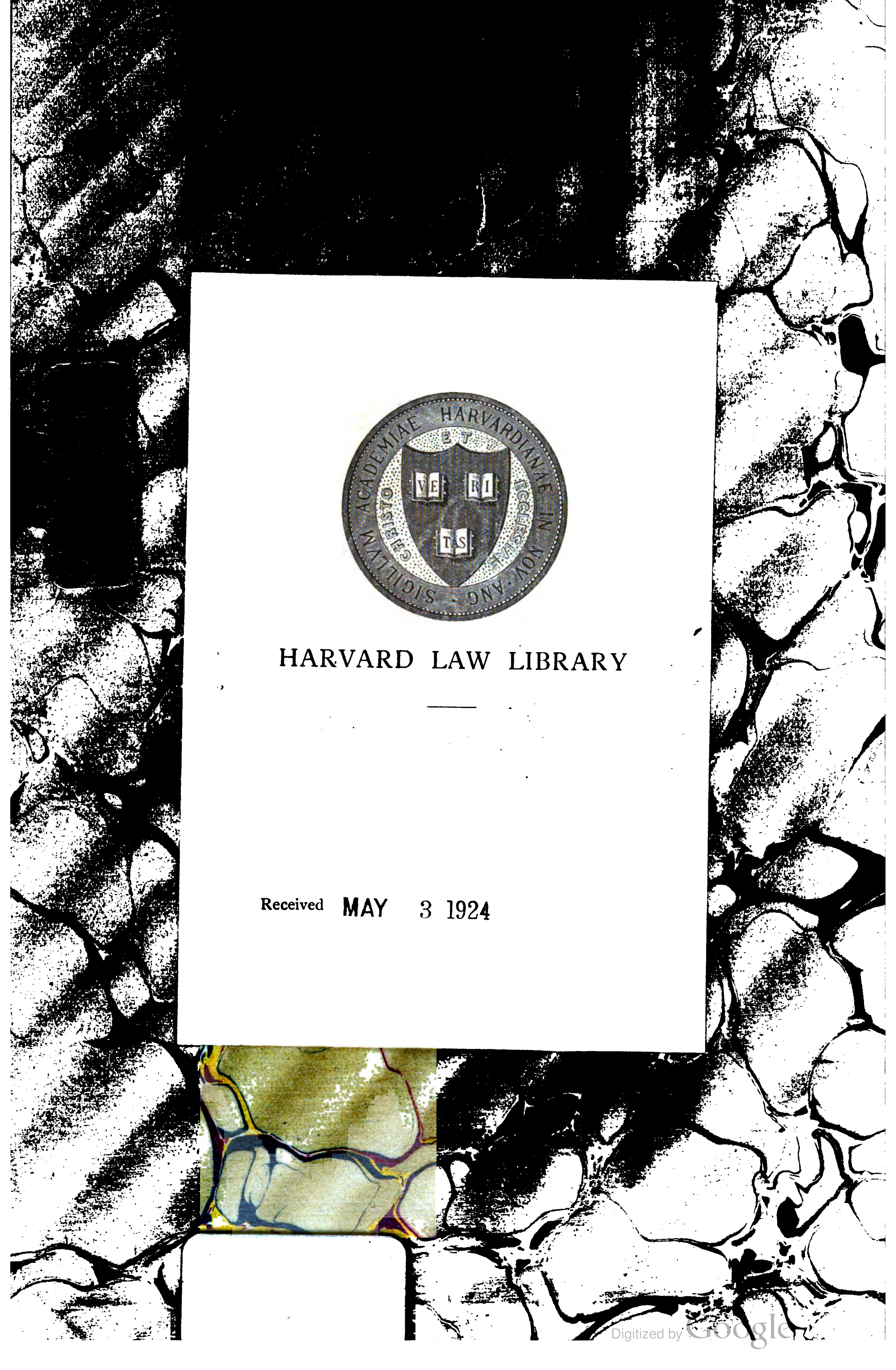



03 228 334


SIGILLVM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV·ANG
CHRISTO ET ECCLESIAE
VE RI TAS
HARVARD LAW LIBRARY
Received MAY 3 1924
Digitized by Google


FRANCE

DROITS DES CRÉANCIERS

CHIROGRAPHAIRES, PRIVILÉGIÉS ET HYPOTHÉCAIRES

SUR LES NAVIRES

Châteauroux. — Typ. et Stéréotyp. A. MAJESTÉ

DROITS
DES CRÉANCIERS

CHIROGRAPHAIRES,
PRIVILÉGIÉS ET HYPOTHÉCAIRES

SUR LES NAVIRES

PAR

MAXIME DANJOU

DOCTEUR EN DROIT

PARIS
A. CHEVALIER-MARESCQ, ÉDITEUR
20, RUE SOUFFLOT, 20

—

1883

5/3/24.

DROITS DES CRÉANCIERS

CHIROGRAPHAIRES, PRIVILÉGIÉS ET HYPOTHÉCAIRES

SUR LES NAVIRES

INTRODUCTION

Deux éléments concourent au développement de la richesse, le travail et le capital. Isolés, ils ne peuvent rien; mais, réunis, ils se fécondent l'un l'autre; et leur association est la condition essentielle de tout progrès. S'ils sont séparés, comme dans la plupart des cas, c'est au crédit qu'il appartient de les réunir, et on comprend dès lors son importance de premier ordre au point de vue du développement du commerce et de l'industrie. De sa bonne organisation dépend en grande partie l'emploi utile de l'activité humaine, et par suite, l'accroissement de la prospérité publique; on sait, par exemple, quel essor a donné aux affaires l'institution du Crédit foncier, quelles plaintes suscite l'état défectueux du Crédit agricole, et quelles espérances on fonde sur son amélioration. Au reste, si on a pu souvent déplorer les trop fréquentes ingérences

du législateur en matière économique, son influence est ici légitime et indispensable. En dehors de la confiance personnelle nécessairement restreinte, le crédit n'a d'autre base que les sûretés accordées au créancier, et la loi seule a le pouvoir de les rendre efficaces en les déterminant avec soin, et en les plaçant sous sa sauvegarde. Assurer d'une part aux créanciers des garanties assez sérieuses et assez durables pour leur donner une suffisante sécurité, empêcher, d'autre part, que celles qui sont données aux uns ne viennent porter atteinte à des droits légitimement acquis à d'autres, telle est la donnée du problème à résoudre. La solution sera forcément variable suivant les temps, suivant les pays, plus encore suivant la nature des opérations que l'on aura en vue de favoriser; nous nous proposons dans cette étude de rechercher celle qui a été donnée par le législateur français moderne en matière maritime. Les règles qu'il a établies ici sont d'une nature toute spéciale; elles sont, dans bien des cas, le contre-pied, en quelque sorte, des principes du droit commun ; mais, presque toutes, nous le verrons, ont une raison d'être historique ; et, d'ailleurs, si quelques-unes paraissent aujourd'hui présenter plus d'entraves que de secours au crédit maritime, nous verrons que la plupart, au contraire, ont leur justification, soit dans les risques tout spéciaux à la navigation, soit dans la nature juridique du navire, soit dans les difficultés qu'ont les créanciers à suivre et à réaliser un gage portant sur un objet si mobile et si cosmopolite, soit dans l'intérêt public si éminemment intéressé au développement de la marine marchande.

Laissant de côté l'étude des formes que peuvent revêtir les conventions, celle des conditions de validité du contrat, nous nous attacherons, en supposant un créancier muni d'un titre régulier, à déterminer les droits qu'il peut exercer sur les navires appartenant ou ayant appartenu à son débiteur; nous verrons quelles garanties il peut invoquer et comment il est protégé à l'égard des autres créanciers ou des acheteurs. Mais notre droit n'étant en cette matière, plus qu'en toute autre, que la suite logique et le développement naturel des législations qui l'ont précédé, nous devrons souvent rappeler leurs dispositions pour éclairer et commenter nos textes modernes. Puis, comme, par sa nature même, le navire de chaque nation se trouve sans cesse en contact avec les juridictions et les législations étrangères, nous passerons en revue les textes et les coutumes qui régissent au delà de nos frontières les droits des créanciers sur les navires. Nous y retrouverons sans cesse la trace de l'influence exercée par le Code de 1807; mais nous nous proposons d'insister plus particulièrement sur les dispositions qui, par leur divergence avec celles qui nous régissent, sont susceptibles de donner lieu à des conflits.

GÉNÉRALITÉS

Les causes des créances que nous rencontrerons peuvent être bien différentes ; elles peuvent appartenir, par exemple, à l'État, à raison des divers droits que le fisc perçoit à l'occasion de la navigation, à ceux qui louent leurs services et permettent ainsi l'exploitation des navires, aux vendeurs qui les ont mis dans le patrimoine de l'armateur, aux ouvriers qui les y ont conservés, aux fournisseurs qui ont procuré les objets nécessaires pour les mettre en état de prendre la mer, aux assureurs, qui, par la sécurité qu'ils donnent, encouragent si efficacement le commerce, aux prêteurs, enfin, dont le concours est indispensable à toute grande entreprise.

Ces différents créanciers ont, avant tout, le droit général accordé par les articles 2092 et 2093 du Code civil, sur les biens de leur débiteur, droit égal pour tous et portant sur l'ensemble du patrimoine. Toutefois, il pourra recevoir, très exceptionnellement, une importante limitation. Il arrivera souvent que des personnes aient traité avec le capitaine d'un navire. Celui-ci, mis à la tête du bâtiment par l'armateur, est son mandataire en quelque sorte et le représente à l'égard des tiers avec qui il peut traiter ; déjà, les Romains avaient donné à ceux-ci l'action *exercitoria*, et notre législateur n'hésite pas à reconnaître (art. 216,

C.comm.) que tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, décision parfaitement justifiée, du reste, au point de vue de l'équité et de l'utilité pratique; mais, après avoir posé ce principe, la loi y apporte une restriction, et le deuxième alinéa du même article ajoute : « Il peut, dans tous les cas, » s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon » du navire et du fret. »

Sauf cette exception, le droit des créanciers s'étend à tout le patrimoine: il est le même pour tous, et aucun d'eux ne peut se soustraire à la loi du concours, à moins d'avoir obtenu une sûreté spéciale lui donnant le droit d'être préféré aux autres, soit sur l'ensemble du patrimoine, soit sur une certaine catégorie de biens, soit même sur un objet particulier. Nous allons voir quelles sont parmi ces sûretés celles qui peuvent exister sur les navires et être invoquées lors de la distribution du prix provenant de leur vente.

Parmi ces garanties, il en est un certain nombre que la loi accorde elle-même en raison de la qualité de la créance et de la cause qui lui a donné naissance; ce sont les *privilèges* fondés tous, soit sur une idée d'équité, soit sur une idée d'utilité sociale ou d'humanité.

A côté de ces garanties légales, il en est d'autres que la loi n'établit pas elle-même, mais qu'elle autorise le créancier à se faire consentir par son débiteur. Ses textes ne peuvent en effet prévoir toutes les hypothèses, et il faut que l'armateur puisse, si des capitaux lui sont nécessaires pour le développement de ses entreprises, faire servir à son crédit les valeurs si

considérables que représentent la plupart du temps ses bâtiments de mer. D'après le droit commun, deux moyens sont mis par la loi à la disposition de celui qui veut affecter ses biens au payement de ses dettes ; il peut mettre ses meubles en gage ; il peut hypothéquer ses immeubles. Nul doute que le propriétaire d'un navire ne puisse le mettre en gage, puisque c'est un meuble ; rien dans la loi ni dans la nature juridique du navire ne saurait s'y opposer ; mais, en fait, il est facile de voir qu'il y a là une combinaison absolument irréalisable et un moyen de crédit entièrement illusoire. L'élément essentiel du gage, c'est le dessaisissement du débiteur au profit de son créancier ; or, d'une part, celui-ci hésitera toujours beaucoup à se charger de la garde d'un meuble si encombrant et soumis à tant de risques ; et, d'un autre côté, il n'est pas moins certain que le but de l'emprunteur sera entièrement manqué, s'il abandonne les instruments mêmes du commerce pour le développement duquel il cherche à se procurer des capitaux. Aussi, depuis longtemps, a-t-on cherché à éluder les dispositions rigoureuses de la loi, et à trouver quelque équivalent au dessaisissement du débiteur ; mais, aucun des procédés imaginés par la pratique n'ayant réussi à satisfaire tant aux exigences du Code qu'aux nécessités du commerce, une loi votée, en 1874, par l'Assemblée nationale, reproduisant presque textuellement une partie d'un projet plus vaste rédigé en 1867, est venue mettre un terme à cette situation, en établissant dans nos lois l'hypothèque maritime. L'armateur qui a consenti une telle sûreté peut néanmoins rester en possession de son bâtiment, et il a en outre l'avantage

de pouvoir engager le même bien à plusieurs créanciers.

En résumé, nous voyons, d'après cette rapide étude, que trois espèces différentes de créanciers peuvent avoir la prétention de se faire payer sur le prix du navire, ce sont les créanciers *chirographaires, hypothécaires* et *privilégiés*.

Nous allons maintenant passer en revue et examiner aussi complètement que possible les droits que la loi leur permet d'exercer. Nous verrons jusqu'à quand le créancier peut saisir le navire, c'est-à-dire ce qui concerne le *droit de suite ;* puis, nous examinerons les rapports des créanciers les uns avec les autres, c'est-à-dire ce qui a trait au *droit de préférence*.

Le droit de suite appartenant, comme nous chercherons à le démontrer, à tous les créanciers, et formant en quelque sorte le droit commun en matière maritime, il convient de l'étudier avant le droit de préférence qui a toujours un caractère exceptionnel.

Après avoir passé en revue ces deux garanties, nous rechercherons quels sont les droits *accessoires*, si l'on peut ainsi s'exprimer, sur *l'indemnité d'assurance*, *les débris du navive*, *le fret*, puis, nous nous demanderons de quelle façon les créanciers peuvent arriver à la réalisation de leur gage.

CHAPITRE PREMIER

DROIT DE SUITE

Le droit de suite est la faculté pour un créancier de pouvoir considérer comme son gage le bien qui en est grevé, et de se faire payer sur le prix en provenant, alors même que ce bien est entre les mains d'un tiers détenteur étranger à la dette.

Dans le système du Code civil, ce droit quelque peu exorbitant n'appartient jamais aux créanciers chirographaires, et en tout cas ne peut exister que sur les immeubles ; à l'inverse du droit romain qui ne faisait à ce point de vue aucune distinction entre les différents biens, on a pensé qu'il était dangereux au plus haut point d'établir une entrave aussi considérable à la circulation des meubles dont la transmission doit pouvoir se faire rapidement et sans formalités, dont l'identité est difficile à constater et pour lesquels aucune mesure de publicité ne saurait venir efficacement protéger l'intérêt des tiers. On pensait ainsi déjà sous l'empire de l'ancien droit, et même dans les coutumes où l'hypothèque des meubles était admise, on suivait cette règle que « meubles n'ont pas de suite par hypothèque, » formule que le Code civil a reproduite avec un autre sens pour indiquer

que l'hypothèque des meubles n'est plus admise dans notre droit. Mais, si l'hypothèque des meubles n'existe plus, nous avons des privilèges mobiliers, et pour eux aussi, on peut dire, dans le sens de la coutume de Normandie : « Meubles n'ont pas de suite par privilège. »

Tel est le droit commun, mais en droit maritime, les solutions sont tout opposées, et c'est là peut-être une des singularités les plus graves en même temps que les mieux justifiées de cette partie de notre législation. L'article 190 du Code de commerce pose en principe que « les navires et autres bâtiments de mer sont meubles », décision tellement logique au reste qu'elle s'imposait forcément au législateur. Aucun bien ne répugnait davantage à la qualification d'immeuble que celui dont la nature est si essentiellement mobile qu'il n'a d'utilité et ne peut procurer un profit que par ses voyages et ses continuels déplacements. Seulement ce meuble a des caractères tout particuliers ; outre qu'il représente toujours une valeur des plus considérables, son identité est facilement établie par les registres et les pièces qui constituent en quelque sorte son état civil. Les inconvénients que présenterait l'établissement d'un droit de suite sur les meubles en général disparaissent donc en grande partie ici, et en revanche il y a un avantage de premier ordre à assurer une garantie efficace à des créanciers dont le concours est indispensable à la grande industrie de la marine marchande. C'est ce qu'a compris le législateur de 1808 qui, suivant en cela l'exemple des rédacteurs de l'Ordonnanee de 1681 n'a pas hésité à établir un droit de suite sur les bâtiments de mer.

SECTION I. — QUI PEUT SE PRÉVALOIR DU DROIT DE SUITE

§ I. — Système du code de commerce

Les difficultés sont nombreuses quand il s'agit de déterminer quels sont ceux des créanciers qui peuvent se prévaloir du droit de suite.

Créanciers chirographaires. — Intérêts en présence. — C'est à propos des créanciers chirographaires que la controverse est surtout la plus vive et que la lutte s'est engagée avec le plus d'ardeur. Tous les ouvrages de doctrine discutent la question, et quant aux arrêts, ils ont eu plusieurs fois à donner la solution de ce problème d'où dépendent souvent des intérêts si considérables. L'hésitation est d'autant plus permise à propos de cette difficulté que, des deux côtés, nous nous trouvons en présence de prétentions qui peuvent se réclamer de l'équité et de droits que l'intérêt public commande également de protéger efficacement. Si d'un côté, en effet, il est nécessaire de protéger celui qui, de bonne foi, s'est rendu acquéreur d'un navire, si l'on doit lui éviter toute surprise, n'est-il pas juste, d'autre part, de conserver leur gage à des créanciers qui ne se sont déterminés à donner leur confiance à l'armateur que parce qu'ils l'ont vu possesseur d'une valeur considérable? La vente ne peut-elle pas avoir été faite secrètement? Les créanciers ne verraient-ils pas alors leurs droits disparus, sans avoir pu s'y opposer, si la loi ne venait à leur secours, pour leur permettre de suivre le navire entre les mains du nouveau

propriétaire? Cette solution peut d'autant mieux se défendre qu'il dépendra toujours de l'acquéreur de garder son prix entre ses mains et de ne le verser à son vendeur que le jour où le droit de suite aura été légalement éteint.

On voit qu'en principe les solutions les plus opposées peuvent se défendre en législation ; il s'agit maintenant de savoir quelle est celle à laquelle s'est ralliée le législateur de 1808.

Historique. — Pour éclairer ce débat, il est nécessaire de préciser auparavant quel était avant cette époque l'état de la législation et de la doctrine ; cette étude est essentielle afin de mieux comprendre les décisions du Code de commerce et de pouvoir interpréter des textes qui sont, à peu de chose près, la reproduction de ceux de la célèbre Ordonnance de 1681. Connaissant ceux-ci et l'explication qui en était généralement donnée avant les nouvelles lois, il nous sera plus facile de voir si le Code a suivi le système antérieurement en vigueur, ou si, au contraire, il y a dérogé et dans quelle mesure il l'a fait.

Dans son Titre X intitulé : « Des navires et autres » bâtiments de mer », l'Ordonnance, après avoir posé en principe dans l'article 1er la nature mobilière des meubles, ajoute dans l'article 2 : « Seront néanmoins » tous vaisseaux affectés aux dettes du vendeur, » jusqu'à ce qu'ils ayent fait un voyage en mer sous » le nom et aux risques du nouvel acquéreur, si ce » n'est qu'ils ayent été vendus par décret. » Cette décision est claire, et d'ailleurs le Commentaire de Valin nous indique très nettement la portée qu'il faut lui attribuer. Le navire reste la garantie du vendeur

jusqu'à ce qu'il ait fait un voyage en mer ; on déroge ainsi formellement à la grande règle coutumière : « Meubles n'ont pas de suite par hypothèque ». Cette législation resta en vigueur pendant toute la Révolution ; et le Code civil entend bien la réserver puisque l'article 2120 au titre des Hypothèques déclare ne rien innover quant aux lois maritimes. Ainsi, les rédacteurs du Code de commerce se trouvaient toujours en présence de l'article 2 du Titre X de l'Ordonnance commenté par l'interprétation qu'à la suite de Valin on avait généralement acceptée.

Ont-ils adopté le même principe ? Il faut pour le savoir étudier l'article 190 dans lequel ils ont traité cette question. Après avoir consacré le caractère mobilier des navires, notre article ajoute.

« Néanmoins, ils sont affectés aux dettes du ven- » deur et spécialement à celles que la loi déclare pri- » vilégiées. » Cette décision est malheureusement loin d'être claire, et les interprètes ont pu soutenir sur ce point deux ou trois systèmes absolument opposés.

Différents systèmes soutenus sur l'art. 190. — Les uns voient ici la condamnation formelle de la doctrine de Valin ; sans doute, ils ne vont pas jusqu'à soutenir que notre article a entendu rejeter tout droit de suite ; mais, ils prétendent que ce droit exorbitant n'a été accordé qu'aux créanciers privilégiés et que les créanciers chirographaires restent régis par les principes du droit commun. L'affectation du navire aux créances même chirographaires dont parle l'art. 190 ne serait suivant eux qu'une application du principe de l'affectation générale de tous les biens du débiteur

à tous ses créanciers ; ce serait la reproduction pour un cas particulier de la règle de l'article 2092 du Code civil ; la portée de cet article déterminerait celle de l'article 190.

Quant aux créances privilégiées qu'on entend traiter d'une manière *spéciale,* ce qu'il y aurait de particulier à leur égard, ce serait précisément ce droit de suite qui viendrait s'ajouter au droit de gage général et garantir d'une façon très efficace des intérêts qui ont paru au législateur dignes de toute sa protection.

Pour d'autres au contraire, l'article 190 devrait être interprété en ce sens que le mot *affecter* dont s'est servi le législateur aurait pour but de créer une garantie applicable à toutes les créances et permettant à leurs titulaires de suivre leur gage même entre les mains d'un tiers détenteur.

Système intermédiaire. — A côté de ces deux systèmes extrêmes, on en a proposé un autre, intermédiaire entre les premiers, reconnaissant une part de vérité dans chacun d'eux, mais les trouvant l'un et l'autre trop absolus.

Sans doute, a-t-on dit, on ne peut nier que les expressions du législateur dans l'article 190 ne soient assez précises pour établir un véritable droit de suite, même au profit des créanciers chirographaires ; mais, il n'est pas moins certain que ce droit, les créanciers chirographaires ne peuvent s'en prévaloir au même titre que les créanciers privilégiés, puisqu'il y a quelque chose de spécial dans la garantie qu'on accorde à ceux-ci. Une différence existe, et elle se trouve dans les conditions mises à l'exercice du droit de suite.

Tandis que les uns peuvent toujours s'en prévaloir quel que soit le caractère de la vente qui ait dépossédé leur débiteur, les autres au contraire ne peuvent invoquer la protection de l'art. 190 que dans le cas d'une vente faite en voyage, aux termes de l'art. 196.

Ce système ingénieux a été soutenu, à l'aide de très spécieux arguments, dans un intéressant article de la *Revue Critique*[1], par M. L. de Valroger. Nous croyons devoir, tout d'abord, réfuter cette opinion qui nous semble inadmissible, afin de n'avoir plus à comparer que les deux systèmes extrêmes pour chacun desquels on peut invoquer les raisons les plus solides.

Le grand défaut de la distinction proposée par M. de Valroger, c'est qu'elle manque de logique. Nous comprenons très bien les hésitations de ceux à qui les termes de la loi paraissent insuffisants pour créer un véritable droit de suite survivant même à l'aliénation du navire ; mais, si l'on voit dans l'art. 190 la création d'un droit de ce genre, nous ne saisissons pas les motifs qui empêchent de pousser jusqu'à ses dernières conséquences un principe dont on reconnaît l'existence. « Ils sont affectés aux dettes du vendeur », voyons-nous dans le Code ; rien de plus général, rien qui suppose une limitation. Aussi le système tout entier repose-t-il sur le membre de phrase qui termine l'article et qui a paru décisif à M. de Valroger ; les bâtiments de mer ne sont-ils pas *spécialement* affectés à ceux qui ont un privilège? Par suite, une distinction ne s'impose-t-elle pas entre ces der-

1. Tome 25, p. 193. — Ce système est abandonné par M. de Valroger dans l'ouvrage qu'il vient de publier sur le *Droit maritime*. Voir. tome I, p. 83.

niers et tous autres ayant-droit? Sans doute; aussi, loin de le contester, voyons-nous là non pas certes une simple différence dans les conditions mises à l'exercice du droit de suite, mais bien plutôt une différence essentielle dans la nature même du droit accordé aux différentes classes de créanciers. Après avoir posé une règle générale, le législateur a voulu montrer aussitôt qu'il était des créanciers à qui il entendait accorder, en dehors de la protection donnée à tous, une garantie particulière qui n'est autre que le droit de préférence. Le droit réel sur le navire appartient à tous; mais, pour les uns, il a cela de spécial qu'il peut être exercé avant celui des autres. Telle est l'explication de notre texte à la fois la plus simple et la plus naturelle; car, on ne peut supposer que ses rédacteurs aient voulu restreindre sous une forme très indirecte la règle qu'ils venaient de poser.

On a cherché, il est vrai, contre cette interprétation des arguments dans les articles suivants; et on s'est surtout appuyé sur la comparaison des articles 193 et 196 relatifs aux conditions exigées pour l'extinction du droit de suite après une vente. L'article 193, en effet, semble ne s'appliquer qu'aux privilèges, tandis que l'article 196, parlant d'une vente en cours de voyage, emploie des termes plus généraux. Mais, l'article 193 s'occupe uniquement de la perte du droit établi par l'article 190; et il ne peut avoir eu pour but de venir faire une distinction que ne ferait pas celui-ci.

Pourquoi au reste établir le droit de suite uniquement en cas de vente en cours de voyage? Aurait-on jugé cette protection indispensable pour garantir les

créanciers contre les dangers d'une aliénation que presque toujours il leur aurait été impossible de connaître ? M. de Valroger le pense : « Lorsque » la vente est faite en voyage, nous dit-il, elle a lieu à » un moment où les créanciers ne peuvent prévenir » la vente en exerçant leurs droits : il était donc juste » de les leur réserver. » Mais, quand le navire sera au port, n'arrivera-t-il pas fréquemment, même alors, qu'une vente soit faite sans publicité, sans que par conséquent les créanciers soient à même de la prévenir en exerçant leurs droits ? La situation ne sera-t-elle pas analogue dans ce cas ; contre les mêmes dangers ne faut-il pas les mêmes remèdes ?

Pour toutes ces raisons, nous repoussons ce système intermédiaire ; il nous reste donc à choisir entre les deux autres.

Doctrine qui refuse tout droit de suite aux créanciers chirographaires. — Le système qui repousse la théorie de l'Ordonnance a, il est vrai, peu de défenseurs de nos jours ; néanmoins, il a trouvé quelques partisans, et les arguments en faveur de cette doctrine ont été exposés avec beaucoup de force dans un remarquable article publié dans la *Revue Critique* [1] par M. Houzard ; la même doctrine est exposée par M. Cauvet dans son étude sur l'article 193 publiée dans la *Revue de législation* [2], mais il ne donne aucun motif à l'appui.

On s'attache tout d'abord dans cette opinion à combattre l'autorité que nous avons cherché à attribuer à

1. Tome XXIII, p. 171.

2. Tome III, de 1849, p. 273.

l'Ordonnance, et pour cela, on essaie de démontrer que Valin en a donné un commentaire erroné. Le seul but de ce grand acte législatif, assure-t-on, était de fixer, comme dit le préambule « la jurisprudence » des contrats maritimes » et ses rédacteurs eussent été surpris, à coup sûr, de voir « le constructeur non » payé de la maison de l'armateur venir se prévaloir » à l'encontre de l'acheteur du navire d'une affecta- » tion particulière de celui-ci à sa créance ».

On ajoute que l'article 16 (Titre XIV, L. I) décidant que « les créanciers et autres non privilégiés seront » payés selon les us et coutumes des lieux où l'adjudi- » cation aura été faite » montre bien qu'on n'a eu, en aucune façon, l'intention d'appliquer dans ce cas une règle uniforme.

Au reste, l'Ordonnance eût-elle statué, comme le veut Valin, que son autorité n'en serait pas plus décisive. Le Code n'a pas reproduit précisément ses termes, et les modifications qu'il y a introduites montrent bien son intention d'adopter un nouveau système. L'Ordonnance disait : « Seront tous vaisseaux affectés » aux dettes du vendeur, jusqu'à ce qu'ils ayent fait un » voyage en mer ; » mais, quant à l'article 190, s'il reproduit le commencement de cette disposition, il se garde bien d'en reprendre la dernière partie. Ce n'est donc plus jusqu'à ce qu'ils aient fait un voyage en mer que les bâtiments sont grevés d'un droit au profit des créanciers ; et ils ne peuvent invoquer que le droit de gage général établi par l'article 2092. Seuls les créanciers privilégiés auraient un droit de suite, puisque le navire leur est spécialement affecté. D'ailleurs, la seconde partie de l'article de l'Ordonnance que nous

ne trouvons plus dans l'article 190, l'article 193 la reprend, mais avec une autre portée. Les privilèges seront éteints, nous dit-il, par un voyage en mer; mais, les privilèges seuls sont visés ici, et comme il est bien impossible d'admettre que les créanciers chirographaires aient un droit de suite qui survivrait à celui des créanciers privilégiés, il faut bien admettre qu'à ces derniers seuls est accordée cette garantie. Les travaux préparatoires sont décisifs en ce sens; le projet primitif disait simplement que les navires étaient affectés aux dettes du vendeur, et sur les observations du tribunal de Marseille, on ajouta « et spécialement... » Quant à l'article 193, il portait : « Les droits des créanciers privilégiés et autres... » ; la suppression des mots « et autres » indique la pensée du législateur.

Ces modifications s'imposaient d'ailleurs, observe M. de Valroger, car elles étaient la conséquence des nouveaux principes juridiques admis dans le droit moderne. Le voyage en mer n'était que l'équivalent de la tradition nécessaire pour que la propriété changeât de mains, comme le dit Valin; or, de nos jours, la tradition est inutile, et la mutation en douane suffit pour transférer la propriété à l'égard des tiers.

D'ailleurs, aucune disposition législative ne vient contredire ce système. L'art. 2120 du Code civil disant que rien n'est innové aux lois maritimes réserve la question; il ne peut nous donner aucune indication pour l'interprétation du Code de commerce auquel il est antérieur.

Enfin, les adversaires du droit de suite peuvent invoquer l'esprit de la loi et les motifs qui ont pu in-

spirer le législateur. Ce n'est, peut-on dire, ni la valeur des navires, ni leur caractère essentiellement mobile qui pouvaient le déterminer à admettre un droit de suite aussi général ; n'y a-t-il pas des immeubles atteignant une valeur considérable sur lesquels les créanciers chirographaires ne peuvent pas prétendre un pareil droit, et quant aux dangers provenant de l'extrême mobilité des bâtiments de mer, l'art. 196 y pourvoit suffisamment. La véritable raison de l'art. 190, c'est l'intérêt du commerce maritime et de la navigation ; on a avant tout voulu protéger certains créanciers et les encourager à accorder à l'armateur un crédit qui lui est indispensable. Rien de plus contraire à ce but que de donner une action contre l'acquéreur aux créanciers les plus étrangers au commerce maritime.

Ce sont les idées que consacre un arrêt de la Cour de Bordeaux du 22 août 1860[1] qui s'exprime ainsi : « Attendu que l'art. 190 du Code de commerce d'après » lequel les navires sont affectés aux dettes du ven- » deur, spécialement à celles que la loi déclare privi- » légiées est loin d'avoir, en ce qui concerne l'affecta- » tion générale dont il parle, la précision de l'article 2, » titre X, livre II de l'Ordonnance de 1681, lequel » portait que tous vaisseaux seraient affectés aux » dettes du vendeur, jusqu'à ce qu'ils eussent fait un » voyage en mer sous le nom et aux risques du nouvel » acquéreur, que l'art. 193 du Code de commerce ne » semble exiger ce voyage qu'à l'effet de purger le » navire des privilèges spéciaux dont il est grevé. »

1. *Journal de Marseille*, 1861. II, 1.

Quelque forte et solidement motivée que soit cette doctrine, elle est aujourd'hui très loin de prévaloir, et presque tous les auteurs qui se sont occupés de droit maritime ont suivi le système de Valin ; de nombreuses critiques ont été, il est vrai, dirigées contre cette décision, mais, si on a proposé de changer sur ce point les dispositions de la loi, on n'a pas nié en général qu'on dût, sous l'empire du Code de 1808, concéder un droit de suite aux créanciers chirographaires.

Opinion qui reconnaît un droit de suite au profit des créanciers chirographaires. — Les auteurs qui défendent cette doctrine s'appuient avant tout sur l'Ordonnance ; nous avons vu, il est vrai, qu'on a émis des doutes sur sa signification, et qu'on a contesté qu'elle eût bien la portée que lui attribuait Valin ; mais, sans rentrer ici dans la discussion d'un ancien texte qui ne paraît guère avoir soulevé de débats, alors qu'il était en vigueur, il nous suffit de remarquer que c'est en présence de l'Ordonnance interprétée par le jurisconsulte de la Rochelle que se trouvaient les auteurs de notre Code. L'interprétation du savant commentateur ne faisait aucun doute alors ; aussi, toutes les fois que dans cette matière le législateur a entendu reproduire le système de l'Ordonnance, c'est à l'interprétation de Valin qu'il s'en référait ; ce sont ses décisions qu'il entendait consacrer. Nous aurons donc démontré qu'il a voulu maintenir le droit de suite à tous les créanciers, si nous arrivons à prouver qu'il a eu pour but de consacrer la doctrine de l'Ordonnance.

Or, il est facile de voir que, dans l'art. 190, ce sont précisément les termes mêmes dont on s'était servi en 1681 qui ont été conservés. Comme l'Ordonnance,

le Code décide que les navires seront *affectés* aux créanciers ; or, il est évident que si on avait voulu en 1808 introduire dans notre législation maritime une grave innovation, modifier les principes les plus essentiels du droit en cette matière, on se fût appliqué à l'indiquer clairement. En l'absence d'une décision claire et parfaitement précise, d'une dérogation évidente aux règles anciennes, nous ne pouvons admettre que le législateur ait voulu les modifier. Dans presque toutes ses dispositions, en effet, le livre II du Code est la reproduction du grand acte législatif de Louis XIV ; on considérait les règles édictées à la fin du XVIIe siècle qui, pour la plupart, n'étaient d'ailleurs que les anciens usages réunis et codifiés, comme les plus propres à déterminer d'une façon équitable les rapports juridiques auxquels donne lieu le commerce maritime. Ces règles, on s'est attaché à les consacrer de nouveau sur tous les points ; et il en résulte que, quand l'intention du législateur paraît quelque peu douteuse, on doit l'interpréter par l'Ordonnance et supposer qu'il a voulu consacrer les systèmes admis par l'ancienne jurisprudence.

Au point de vue du texte, il est facile de démontrer que, dans le langage de la loi, les expressions dont se sert l'art. 190 peuvent très bien exprimer l'établissement d'un droit de suite. Dans l'art. 280, le législateur voulant créer un privilège garantissant l'exécution de la convention d'affrètement se sert des mêmes termes et nous dit que : « Le navire, les agrès... sont respec- » tivement *affectés* à l'exécution des conventions des » parties. » Si ces termes peuvent s'appliquer à un privilège, pourquoi ne pourraient-ils pas viser aussi

bien un droit de suite qui n'en est qu'un démembrement.

On tire bien parti, comme nous l'avons dit, dans l'opinion adverse de la différence qui existe entre la rédaction ancienne et celle du Code, différence capitale tirée de ce qu'on aurait omis de répéter « *jusqu'à ce » qu'ils ayent fait un voyage en mer* » ; mais, ces mots, supprimés dans l'art. 190, on les a simplement rétablis dans l'art. 193. Il y a un changement dans l'ordre des idées, mais les idées restent les mêmes, et le législateur a eu uniquement en vue d'adopter une méthode conforme à la logique en déterminant d'abord tous les droits pouvant appartenir aux créanciers sur les navires avant de parler de leur extinction.

Les travaux préparatoires ne peuvent être d'un plus grand secours aux adversaires du droit de suite. Le projet de l'art. 190 portait seulement ces mots : « Les » navires sont affectés aux dettes du vendeur. » Or, les tribunaux ayant été consultés sur ce projet, celui de Marseille proposa d'adopter une autre rédaction, tendant à écarter tout droit de suite au profit des créanciers chirographaires. Mais que fit le législateur? Au lieu de suivre l'avis qu'on lui soumettait, il se contenta d'ajouter : « *et spécialement à celles que la loi déclare privilégiées* », phrase qui ne portait en aucune façon atteinte au principe. Or, s'il n'avait pas été dans sa pensée de suivre le système de Valin, n'est-il pas évident qu'il aurait radicalement changé un texte qui, comme le prouvaient les observations du tribunal de Marseille, pouvait être interprété d'une façon si contraire à ses intentions.

L'art. 193 ne saurait être invoqué en sens inverse.

Il ne parle, il est vrai, que de l'extinction des privilèges ; mais, il est certain que si le droit de suite a été accordé d'une façon générale par un autre article, un texte déterminant le mode d'extinction de ce droit ne saurait modifier le principe ; au reste, le mot *privilège* peut très bien être pris dans le sens de droit de suite ; la fin même de l'article montre sa généralité quand il parle d'un voyage fait sans opposition de la part des *créanciers*. La pensée des rédacteurs du Code était encore très nettement indiquée dans le projet primitif qui débutait ainsi : « Les droits des créanciers privilé- » giés *et autres* seront éteints ; » c'était indiquer clairement de quelle façon on entendait interpréter l'art. 190 et quelle portée on avait voulu lui donner. Dans la discussion, M. Jaubert fit observer avec raison qu'une telle rédaction pourrait à la rigueur induire à penser que c'était la créance elle-même qui devait disparaître ; c'est pour éviter une conséquence si dangereuse qu'on adopta la formule qui devint l'article 193 actuel ; mais, rien dans cette discussion n'autorise à supposer qu'on ait voulu, par cette modification de détail, abroger indirectement le système qu'on venait sans aucun doute de consacrer en votant l'art. 190, comme le montre la formule proposée par la commission.

Enfin, nous avons dit qu'on avait quelquefois vu dans le voyage en mer l'équivalent de la tradition, et qu'à cause de cela, on l'avait considéré dans l'ancien droit, d'après cette doctrine, comme nécessaire pour transférer la propriété ; le droit de suite n'étant ainsi que la conséquence des anciens principes n'aurait plus de raison d'être dans notre droit. Ce raisonnement,

dont les éléments sont tirés du commentaire de Valin, est loin de nous sembler décisif. Qu'on puisse rattacher le droit de suite au principe de la nécessité de la tradition, voilà qui est très douteux, même sous l'empire de l'Ordonnance. Même alors que le navire était encore au port, l'acquéreur, pourvu qu'il eût fait opérer la mutation sur les registres de l'amirauté, était bien réellement investi des attributs de la propriété; ses propres créanciers par exemple pouvaient bien acquérir un privilège, tandis que cette garantie n'aurait pu être, en aucune sorte, accordée aux créanciers du vendeur. Quoi qu'il en soit, alors même qu'il faudrait prendre à la lettre cette théorie, on pourrait bien admettre encore que, trouvant avantageuse la solution antérieurement admise, le législateur moderne a voulu la consacrer, quitte à la rattacher dans sa pensée à d'autres maximes que celles qu'il répudiait à juste titre.

Les motifs qui ont pu inspirer les rédacteurs du Code sont d'ailleurs de ceux qu'il est aisé de comprendre ; ils auraient pu peut-être, il est vrai, craindre d'entraver d'une façon très notable la vente des navires en exposant l'acheteur à un recours de la part des créanciers de son vendeur ; mais, cette considération n'avait pas empêché le législateur de 1681 de revenir, après qu'il avait pu en apprécier pendant quelques années les inconvénients, sur l'édit de 1666 qui avait supprimé le droit de suite. On peut aussi penser avec Dufour qu'il a cru que le commerce maritime n'a pas pour but la vente des navires et que, voulant avant tout sauvegarder le crédit des armateurs, il s'est décidé à sacrifier l'accessoire au principal.

Ces motifs sont très concluants et ils ont paru suffisants dans presque tous les cas à la jurisprudence pour lui permettre de décider dans le sens de la très grande majorité des auteurs.

L'arrêt de Bordeaux, que nous avons déjà cité, est isolé ; d'ailleurs, il ne portait pas principalement sur cette question. En revanche, de nombreux documents judiciaires décident en sens contraire. Dès le 17 février 1813, la cour de Rennes reconnaissait[1] que « l'effet de cette affectation est de donner aux créan- » ciers tant chirographaires que privilégiés le droit de » poursuivre l'objet affecté entre les mains du tiers » détenteur ». De même en 1819 la cour d'Aix[2], réformant un jugement du tribunal de Marseille, s'exprimait ainsi. « Considérant que, d'après les art. 190 » et 193 du Code de commerce, les navires quoi- » que meubles sont affectés aux dettes du vendeur, » sans distinction des créanciers simples et pri- » vilégiés... »

La Cour de Rouen, dont les décisions ont une grande autorité en matière maritime, statuait dans le même sens, le 20 mai 1863, par un arrêt longuement motivé: « Considérant que les dispositions de l'Ordonnance » telles qu'on les avait toujours observées sont tex- » tuellement reproduites dans l'art. 190 du Code de » com., en ce qui touche, soit le caractère mobilier » des navires et autres bâtiments de mer, soit leur » affectation aux dettes du vendeur[3].... »

Enfin, deux arrêts de la Cour suprême ont achevé

1. Dalloz. V° *Droit Maritime*, p. 386, note 1.

2. 20 août 1819, *J. M.* 2-II, p. 268.

3. Sirey, 1863, II, p. 231.

de fixer sur ce point la jurisprudence. Le premier[1] casse celui de Bordeaux : « Attendu que les navi-
» res, quoique déclarés meubles par la loi, ont été
» soumis à des règles spéciales... quant au mode
» de payer les dettes chirographaires ou privilégiées
» auxquelles ils sont affectés du chef du vendeur.
» Qu'ainsi encore il résulte des art. 190 et 193 qu'en
» cas de vente volontaire d'un navire les créanciers
» du vendeur ont un droit de suite... »

Le second[2] est tout aussi affirmatif. « Les navires,
» quoique déclarés meubles par l'art. 190, sont affec-
» tés aux dettes chirographaires ou privilégiées du
» vendeur. »

Résumé du système du Code. — On voit qu'en pratique la question ne fait pas de doute et que les créanciers chirographaires peuvent se prévaloir d'un droit de suite ; *a fortiori*, la même garantie est accordée aux créanciers privilégiés ou à ceux qui auraient reçu le navire en gage. — Tel est le système du Code qui renferme ainsi une double dérogation au droit commun. En effet, outre qu'il crée sur les navires un droit qui n'existe sur aucun autre meuble, il accorde cette garantie même aux créanciers chirographaires, alors que ceux-ci ne pourraient même pas l'invoquer sur les immeubles.

§ II. — Loi du 10 décembre 1874

Depuis le Code, une nouvelle loi, celle du 10 décembre 1874, est venue créer l'hypothèque maritime ;

1. Sirey, 1863, I, p. 287. — 3 juin 1863.
2. 16 mars, 1864 — Sirey, 1864, I, p. 111.

ses auteurs lui ont naturellement conféré le droit de suite. L'art. 18 qui crée cette garantie est ainsi conçu : « Les créanciers ayant hypothèque inscrite » sur un navire ou portion de navire les suivent en » quelques mains qu'il passe... » Toutefois, il importe de remarquer dès maintenant qu'il s'agit d'un droit de suite régi par des règles qui diffèrent souvent de celles qui s'appliquent au droit des autres créanciers.

SECTION II. — SUR QUELS NAVIRES LE DROIT DE SUITE EXISTE-T-IL ?

Nous avons ainsi déterminé à quels créanciers appartient le droit de suite ; il nous faut maintenant indiquer sur quels navires il existe. Sans parler des bâtiments destinés à la navigation fluviale que nous laissons en dehors de cette étude, le Code n'a pas voulu que l'affectation aux dettes du vendeur s'étendît à toutes les embarcations, quelle que fût leur importance. C'est ce que nous apprend Locré et c'est là la raison qui a fait substituer le texte actuel à la première rédaction ainsi formulée : « les navires et généralement tous les bâtiments de mer. » Nous croyons, avec M. Bédarride, que les bâtiments qu'on a voulu écarter sont tous ceux qui, d'après leur nature, ne sont pas destinés à faire de voyage en mer ; ce sont par exemple les embarcations destinées à embarquer et à débarquer les marchandises dans les ports ; aucun moyen en effet ne serait offert aux acquéreurs pour éteindre le droit des créanciers, et cela suffit à démontrer que la loi n'a pas voulu per-

mettre à ces derniers de suivre leur gage même entre les mains d'un tiers détenteur. Ce système du Code ne peut être considéré comme ayant été condamné par l'art. 29 de la loi de 1874, déclarant non susceptibles d'hypothèque les navires de moins de 20 tonneaux. Ces navires, pourvu qu'il soit dans leur destination de faire des voyages en mer, restent soumis aux dispositions de l'art. 190 et peuvent faire l'objet du droit de suite créé par cet article.

SECTION III. — A LA SUITE DE QUELLES ALIÉNATIONS PEUT-ON INVOQUER UN DROIT DE SUITE ?

La restriction que nous avons exposée dans la précédente section n'est pas la seule que nous ayons à apporter au principe général ; ce n'est pas entre les mains de tout tiers détenteur que le créancier peut poursuivre son gage ; il est certaines aliénations qui font disparaître tous les droits existant sur le navire, et que nous allons maintenant passer en revue. Pour quelques-unes cela tient à certaines prescriptions du droit public, pour d'autres aux règles du droit privé, pour d'autres enfin aux conventions des parties.

Dans la première catégorie, il faut ranger la *prise* et peut-être la *confiscation*.

§ I. — Prise

C'est une des règles les plus anciennes et les plus généralement observées du droit international, qu'en cas de guerre maritime chacun des belligérants peut

s'emparer sur mer des navires et des marchandises ennemis.

Ce droit exorbitant, justifié par les nécessités de la lutte, a été restreint en 1856 par la Déclaration de Paris; mais, il n'en conserve pas moins une grande importance. La raison d'être de cette dérogation si grave au respect de la propriété privée, observé, au moins en théorie, dans la guerre continentale, se trouve dans la nécessité de diminuer les forces de l'adversaire et par là même d'augmenter les siennes propres. Si, dans ce but, on n'hésite pas à porter atteinte au droit de propriété, il est bien évident que le même sort devra être réservé au droit de gage appartenant aux créanciers, et ceux-ci ne pourront en aucune façon se prévaloir de leur droit de suite contre le belligérant ou contre ceux qui auront acquis de lui le navire. Au reste, si le droit de suite se comprend et se justifie, quand il est invoqué à l'encontre d'un ayant-cause du débiteur, on ne saurait comprendre qu'il existât à l'encontre de l'ennemi qui, ne se réclamant que du droit de la guerre, n'invoque pas une transmission qui lui aurait été faite par le précédent propriétaire. Pour celui-ci comme pour ses créanciers, la situation est la même que si le navire avait réellement péri ; c'est un cas de perte légale, comme disent les auteurs qui se sont occupés de la question.

Cela s'entend avec une si grande rigueur que, quand bien même le navire rentrerait par suite d'un événement quelconque entre les mains des nationaux, les droits éteints par la prise ne revivraient pas pour cela. Bien entendu, ces effets ne se produisent que si la prise est légitime et consommée. Il est, à cet égard,

certaines conditions que trace le droit des gens ; si elles n'étaient pas remplies, il pourrait y avoir lieu à une *reprise* faisant revivre en même temps que les droits des propriétaires ceux des créanciers.

§ II. — Confiscation

Une situation assez semblable se produit en cas de confiscation spéciale. Cette hypothèse est de nature à se présenter encore, puisque c'est la confiscation générale seule qu'a supprimée la Charte de 1814. C'est là une peine édictée par la loi dans l'intérêt public, et on peut prétendre que, devant cet intérêt, on doit faire céder l'intérêt des particuliers, que ceux-ci ne peuvent venir entraver par leurs réclamations l'action de la justice. On peut ajouter que, pas plus que quand il s'agit d'une prise, l'exercice du droit de suite ne se comprendrait, puisque ce n'est pas du débiteur mais de la condamnation que l'État tient ses droits. La situation en effet est toute différente de celle qui se présente quand, à l'égard d'un acquéreur ordinaire, les créanciers viennent se prévaloir d'un droit de gage que leur débiteur n'a pu détruire en aliénant un navire que lui-même ne possédait que sous réserve de ce droit.

Cette solution est celle de la doctrine ; elle est celle de Dufour notamment qui va au-devant d'une objection qu'on pourrait présenter. Sous l'ancienne législation, peut-on dire, la confiscation générale laissait intacts les droits des créanciers ; comment se montrer plus sévère aujourd'hui que l'esprit de la législation est précisément moins rigoureux en cette ma-

tière ? Mais, la confiscation générale était fondée sur des motifs qui n'existent plus ; c'était, sous l'ancien régime, un véritable cas de déshérence ; l'État recueillant l'hérédité ne pouvait le faire qu'en acquittant les charges de la succession. Nous admettons avec Dufour, que cette raison ne saurait s'appliquer à la confiscation spéciale ; mais, malgré cela, nous conservons quelques doutes, et nous hésitons fort à admettre la théorie du savant auteur. Elle rencontre, ce nous semble, un très sérieux obstacle dans le principe de la personnalité des peines, qui ne peut permettre que le créancier innocent souffre du châtiment infligé au débiteur coupable.

§ III. — Vente en justice

Ce mode d'acquisition n'est plus, comme les précédents, du ressort du droit public ; c'est le Code de commerce qui le réglemente. L'art. 193 s'exprime ainsi sur ce point : « Les privilèges des créanciers » seront éteints... par la vente en justice faite dans » les formes établies par le titre suivant. » Ce texte a besoin de quelques commentaires ; car il a donné lieu à de graves difficultés dont la solution présente sans aucun doute le plus grand intérêt pratique. Pour bien préciser sa portée, il faut observer qu'il est plus général qu'il ne le paraît au premier abord ; puisque c'est à tout droit de suite qu'il faut appliquer les modes d'extinction qu'il semble établir pour les seuls privilèges. En revanche, on doit le restreindre en ce sens qu'il faut se garder de l'appliquer au droit de préférence qui se trouve régi, comme nous le verrons

plus loin, par les articles précédents. Ainsi, d'une part, notre article ne vise pas les privilèges tout entiers ; de l'autre, il concerne, outre les privilégiés, même les créanciers chirographaires ; cela s'impose à nous qui leur reconnaissons un droit de suite, car il est bien impossible de croire que cette garantie soit plus durable que celle qui est accordée à ceux à qui la loi donne elle-même un rang de faveur. Quant aux créances hypothécaires, le Code ne peut les avoir prévues ; mais, l'analogie, ainsi du reste que l'esprit du régime hypothécaire, nous conduiront à leur appliquer le premier paragraphe de l'article 193.

En vertu de ce texte, les créanciers ne sauraient suivre le navire entre les mains de l'acquéreur quand celui-ci tient son droit *d'une vente en justice*. Malheureusement ces expressions ne sont pas des plus précises, et il règne encore une véritable obscurité dans cette matière, malgré les remaniements qu'on a cru devoir faire subir au projet primitif très peu catégorique lui-même, comme le constatait dans ses observations le tribunal de Paimpol. « Il serait à pro-
» pos, disait-il, de déterminer d'une manière précise
» et raisonnée ce qu'on devra entendre par vente
» judiciaire. »

Vente sur saisie. — Un seul point est certain et hors de toute contestation, c'est l'application de notre article aux aliénations sur saisie. Elles rentrent à coup sûr dans les termes de la loi, et il faut ajouter que c'est là une décision qui s'imposait au législateur. C'est une vieille maxime que « décret nettoie les hypothèques », comme disait Loysel. La saisie et la vente qui en est la conséquence sont des mesures des

plus graves destinées à réaliser le droit des créanciers ; on ne peut admettre qu'en l'exerçant plusieurs fois, ils viennent apporter le trouble le plus sérieux à la circulation des navires et au commerce maritime. L'aliénation faite dans ces conditions change l'objet du gage qui désormais ne porte plus que sur le prix ; on donne ainsi toute sécurité aux adjudicataires, et c'est, somme toute, l'intérêt des créanciers qui est sauvegardé, puisque la somme payée par l'acquéreur croîtra en même temps que la protection sur laquelle il pourra compter. Aucun inconvénient sérieux ne vient contre-balancer cet avantage, puisque, par des mesures de publicité, des criées, des affiches, tous sont mis en demeure de prendre eux-mêmes la défense de leurs intérêts, d'enchérir, s'ils le veulent, et en tout cas de faire opposition, dans le but de se faire colloquer sur le prix, lors de la distribution qui en est faite. Si donc quelqu'un des ayant-droit éprouve quelque dommage, ce n'est pas aux prescriptions de la loi qu'il devra s'en plaindre, mais bien à sa propre négligence. Une règle particulière à la saisie des navires vient au reste rendre plus nécessaire que partout ailleurs ce principe. L'adjudicataire doit, dans les vingt-quatre heures, payer son prix ou le consigner ; il serait absolument contradictoire de le laisser exposé pendant plus longtemps à des poursuites contre lesquelles il lui serait impossible de se défendre. En présence de si impérieux motifs, on ne comprend guère que, dans le projet joint à ses observations, le tribunal de Marseille ait supprimé, parmi les causes d'extinction de l'affectation du navire aux créances, la vente judiciaire.

Ventes en justice autres que la vente sur saisie. — L'art. 193 1er alinéa leur est-il applicable ? L'ancien droit ne reconnaissait qu'à la vente sur saisie le pouvoir de faire acquérir à l'acheteur le navire libre de toute charge et de toute affectation en faveur des créanciers. C'était la décision formelle de l'Ordonnance.

« Seront néanmoins tous vaisseaux affectés... si ce » n'est qu'ils ayent été vendus par décret. » Cette solution doit-elle être admise aujourd'hui ? En principe il paraît bien que non. Si nous nous trouvons en présence de ventes présentant les mêmes caractères que les ventes sur saisie, entourées de la même publicité et des mêmes garanties pour tous les intéressés, il n'y a pas de raison pour que la décision ne soit pas la même, et pour que, dans l'intérêt du commerce des navires, on n'accorde pas la même protection à l'acquéreur. La logique impose ce système, et le législateur s'y est rallié. Quoi qu'on en ait dit en effet, le texte serait loin de se prêter à une interprétation analogue à celle qu'on était obligé de donner à l'ordonnance. Ce qu'il exige, c'est une « vente en justice faite dans les » formes établies par le titre suivant ». Peu importe qu'une saisie ait précédé la vente ; ce qu'il faut, c'est qu'un juge y préside et qu'on suive les formalités édictées par le titre II, *De la saisie et vente des navires*, spécialement celles qui sont prescrites par les art. 202 à 207, puisque ce sont ceux qui ont trait à la vente proprement dite. Si donc l'on veut se conformer strictement à la décision de notre texte, une seule solution est possible ; il faut décider que le premier paragraphe de l'art. 193 s'appliquera chaque

fois qu'on aura suivi cette procédure ; en dehors de ce cas, le droit de suite subsistera. Ceci semble tellement clair qu'une démonstration pourrait en paraître superflue ; cependant, des controverses nombreuses s'étant produites, il importe de donner quelques explications. Si l'on veut se rendre compte de l'intention du législateur, il faut, comme toujours, se reporter aux travaux préparatoires. Or qu'y voyons-nous ? Le projet primitif portait : « L'affectation cesse s'il y a vente » judiciaire ; » mais, certains tribunaux ayant émis le vœu qu'on précisât un peu plus, la commission substitua à cette formule une nouvelle rédaction. Les mots : *vente judiciaire* étaient remplacés par ceux-ci : *le décret interposé en justice dans les formes établies par le titre suivant*. Puis, le nouvel article vient en discussion au Conseil d'État qui efface les mots : *le décret* pour mettre à leur place : *la vente*. Impossible d'indiquer plus nettement la volonté d'élargir le texte ; ce n'est pas au hasard que les expressions ont été employées ; elles ont été, comme on le voit, soigneusement pesées ; et on ne peut, après avoir lu l'historique de cette rédaction, restreindre au décret un effet que les auteurs de la loi ont voulu attacher à d'autres ventes.

Cette doctrine a reçu une nouvelle confirmation depuis qu'en 1874 l'Assemblée nationale, ayant à indiquer les cas où les créanciers hypothécaires sur navires peuvent invoquer leur droit de suite, a reproduit presque textuellement l'art. 193 1er alinéa, montrant bien ainsi que, dans son esprit, le législateur de 1807 avait employé l'expression juste et qu'il fallait appliquer à la lettre ses prescriptions. « Toutefois, lisons-

» nous dans la nouvelle loi, si la licitation est faite en » justice dans les formes déterminées par les art. 201 » et suivants du Code de commerce. »

On voit que la vente sur saisie n'est pas la seule à laquelle il faille appliquer l'art. 193. En revanche, on ne saurait non plus l'étendre aux ventes qui ne seraient pas faites dans les formes du titre II ; cette partie de la loi doit être strictement interprétée, comme nous avons cherché à le montrer d'après l'historique de son vote ; d'autre part, c'est une déchéance exceptionnelle qu'elle prononce ici ; le droit commun, c'est l'affectation se perpétuant jusqu'après un voyage en mer ; il ne peut nous appartenir d'élargir les dérogations qui y sont apportées. Le désir de diminuer ce qu'il peut y avoir de rigoureux dans le droit de suite, tel que l'organise le Code de commerce, se comprend fort bien ; mais il n'est légitime qu'à la condition de ne pas s'écarter des limites tracées par la loi.

Les principes étant posés, il s'agit maintenant d'en tirer les conséquences et de déterminer quelles sont les aliénations susceptibles de tomber sous le coup de l'art. 193, interprété comme nous avons cru devoir le faire.

Vente après succession vacante, etc. — En premier lieu, nous rencontrons les ventes de navires dépendant de successions vacantes ou bénéficiaires, ou de toute autre succession dans le cas prévu par l'art. 826 du Code civil. Pour ces aliénations, le Code de procédure prescrit de suivre les formes employées en cas de saisie-exécution (art. 945-981-1000) ; quand les ventes ont pour objet des navires, il est évident qu'on

devra suivre les formes indiquées au titre II. Il en sera de même de la vente des navires appartenant à des incapables, ou de la licitation de navires appartenant à des majeurs, dans les cas où ils seraient en désaccord (art. 18. L. de 1874). Dans tous ces cas l'art. 193 s'applique, le droit de suite est purgé, pourvu qu'on ait employé les formes du titre II. Il en serait autrement toutes les fois qu'en vertu de la loi du 3 juillet 1861, sur les ventes publiques de marchandises en gros, les tribunaux de commerce auraient, « après décès ou » cessation de commerce et dans tous les cas de né- » cessité dont l'appréciation leur est soumise, » autorisé la vente qui serait alors faite par le ministère des courtiers. Ces ventes, bien entendu, ne pourraient être assimilées, à celles qui sont faites par un juge ; comme le fait remarquer M. Desjardins, le courtier ne peut, en effet, retarder l'adjudication définitive jusqu'après la troisième criée ou « accorder après cette adjudication une ou deux remises de huitaine chacune, et » procéder par conséquent à des adjudications nou- » velles ».

Vente après faillite. — C'est en matière de faillite que nous rencontrons des difficultés véritablement sérieuses. En ce qui concerne d'abord les créanciers hypothécaires et privilégiés, la question nous semble résolue par les principes mêmes que nous avons précédemment exposés. L'art. 486 en effet indique en cas de faillite une procédure particulière, des formalités spéciales ; ce n'est donc pas le titre des saisies que l'on applique ; par suite, nous ne sommes pas dans le cas prévu par la loi, et le droit de suite subsistera. Cette solution toutefois n'est pas univer-

sellement admise, et nous retrouvons ici la controverse qui s'élève, parmi les interprètes du Code civil, au sujet des droits des créanciers hypothécaires sur l'immeuble dépendant d'une faillite et vendu par les syndics. M. Desjardins qui se prononce contre les créanciers tire argument des inconvénients très graves que présente, suivant lui, notre système ; il serait même plus nuisible qu'utile aux créanciers que nous voulons protéger puisqu'en écartant les acheteurs sérieux, il diminuerait par là même le prix qu'on pourrait obtenir de la vente. Le danger toutefois ne nous semble pas atteindre un tel degré de gravité ; la nécessité d'une inscription permet à l'adjudicataire, au moins en ce qui concerne les créances hypothécaires, de se mettre à l'abri de tout péril, en payant son prix entre les mains des créanciers inscrits. M. Desjardins invoque encore un arrêt rendu le 19 juin 1851 par la Chambre des Requêtes[1] dans une espèce où c'était un immeuble qui était en jeu, et « il croit, comme la Cour » de cassation, trouver une garantie suffisante dans » la présence du syndic représentant au nom de la loi » tous les intéressés ». Il n'est pas possible cependant de ne pas remarquer que la situation est tout autre ici que ce qu'elle est en matière immobilière, puisque, dans ce cas, un des principaux arguments qu'ont coutume d'invoquer ceux qui parlent au nom des adjudicataires est tiré du droit tout spécial de surenchérir pendant 15 jours accordé alors à tous les intéressés. Rien de semblable en matière maritime ; quant à la garantie résultant de la présence du syndic, elle sera, à coup sûr, bien illusoire, puisque celui-ci représente la

1. Dalloz, 1851, I, p. 292.

masse des créanciers dont les intérêts seront toujours opposés à ceux des créanciers hypothécaires et privilégiés.

Relativement aux créanciers chirographaires, la solution sera différente, et nous devons reconnaître que leur droit de suite sera bien éteint par l'adjudication. Ce sont eux en effet qui composent la masse de la faillite, c'est en leur nom qu'agit le syndic, en leur nom qu'il a vendu le navire ; ne seraient-ils pas mal fondés alors à attaquer un acquéreur qui est en quelque sorte leur ayant-cause ?

Ventes faites par l'administration.—Enfin, il est des ventes qui ne rentrent en aucune façon dans les termes de l'art. 193, mais que les auteurs assimilent, à juste titre, à celles qui sont prévues par ce texte : ce sont les ventes qui, dans certains cas, sont faites par l'administration. En cas de sauvetage d'un navire trouvé en mer, notamment, les sauveteurs ont droit au tiers de sa valeur ; dans ce cas, si le propriétaire est absent, l'administration est souvent obligée de procéder à la vente, afin d'arriver à payer cette somme. Les droits des créanciers sont alors éteints, parce que l'administration est censée avoir agi au nom de tous les intéressés.

§ IV. — Aliénations faites sous condition.

Il nous reste à passer en revue certaines aliénations à la suite desquelles le droit de suite ne saurait non plus être invoqué, au moins par toute une catégorie de créanciers ; mais ce résultat est dû alors, non à une prescription spéciale de la loi, mais à la volonté des

parties et à l'effet des conventions librement consenties.

Quand la propriété est transférée sous condition, le jour où elle échappe à l'aliénateur, par suite de l'accomplissement de cette condition, ce dernier est réputé n'avoir plus eu aucun droit sur le bien qui en fait l'objet depuis la date de la convention qui l'a éventuellement dessaisi ; par conséquent, si quelqu'un a, depuis cette époque, acquis de cette personne un droit sur ce bien, il subira le même sort ; celui qui le lui a concédé n'a pu le rendre titulaire d'un droit qu'il est réputé n'avoir jamais possédé lui-même : « *Resoluto jure dantis, resolvitur jus accipientis.* » Il est donc bien évident qu'un créancier de l'aliénateur postérieur au contrat ne pourrait se prévaloir d'un droit de suite à l'encontre de l'acquéreur, bien qu'en réalité son débiteur ait été propriétaire du navire à l'époque où il a traité avec lui.

Au reste, ce sont les règles du droit commun qui reçoivent leur application ici ; rien de spécial au droit maritime, à ce point de vue.

Construction à forfait. — Il est une question, discutée depuis longtemps, qu'il est nécessaire de traiter ici, à cause du rapport très certain qu'elle a avec notre sujet, au moins si on la considère sous le rapport sous lequel quelques auteurs ont cru devoir la présenter ; nous voulons parler de la question du navire construit à forfait, et des droits qui ont pu être consentis sur ce navire pendant la construction ; pour les déterminer, il importe de préciser tout d'abord la nature du contrat intervenu entre l'armateur et le constructeur. Si on l'analyse avec soin, on ne peut

évidemment y voir qu'une vente d'une chose future ; par suite, on doit considérer que, tout le temps de la construction, la propriété reste entre les mains du vendeur. C'est un navire qui a fait l'objet de la convention ; tant qu'il n'existe pas, l'armateur ne saurait prétendre un droit de propriété sur les matériaux qui devront le composer, mais qui pris individuellement n'ont pas fait l'objet du contrat. Il est bien vrai que, les constructions navales exigeant des déboursés très considérables, il est d'usage que l'armateur paye une fraction déterminée de son prix au fur et à mesure de l'avancement des travaux ; et on a cru que ce payement avait pour effet de faire passer sur sa tête une part de la propriété du bâtiment proportionnelle à ses avances ; mais, aucune raison ne nous permet de l'admettre ; et même alors, les motifs que nous avons donnés plus haut conservent toute leur force. Si, par la faute du constructeur, le contrat se trouve inexécuté, ce n'est qu'à titre de créancier que l'armateur réclamera son remboursement. C'est bien ce que reconnaît le rapporteur de la loi de 1874 puisque le principal motif d'admettre l'hypothèque du navire en construction est précisément le désir de permettre à l'armateur de se faire consentir une garantie sérieuse et efficace. Somme toute, jusqu'à l'achèvement de la construction, c'est le constructeur qui reste propriétaire. Cette situation a soulevé de très graves difficultés au sujet de la détermination des droits qui peuvent appartenir aux créanciers de ce constructeur ; on s'est demandé s'ils pouvaient acquérir un droit réel sur le navire et si, tout en leur accordant ce droit, on pouvait leur permettre de l'invoquer encore quand le

navire serait entre les mains de l'armateur pour le compte de qui il était construit. Beaucoup d'auteurs ont cru voir un obstacle à leurs prétentions dans le caractère du marché qui, selon eux, serait conditionnel et ferait ainsi acquérir rétroactivement la propriété à l'armateur; nous retomberions ainsi dans l'application des règles que nous avons précédemment posées. Nul doute que le marché à forfait ne soit une vente d'un objet futur, puisque l'objet sur lequel elle porte n'existe pas encore : mais faut-il dire que le constructeur vend à l'armateur un navire, sous la condition suspensive qu'il sera construit? C'est l'opinion présentée avec talent par M. Dufour qui la motive de la façon la plus sérieuse, et plus récemment, MM. Laurin et Desjardins ne contestent pas cette doctrine, bien qu'ils cherchent à en éluder les conséquences. Suivant M. Dufour, la construction du navire est bien une condition de la vente. « C'est un événement futur, » car le navire n'existe pas ; incertain, car il est possible qu'il n'existe jamais ; enfin l'obligation principale, c'est-à-dire la vente, en dépend réellement, » car tant que le navire n'existera pas, il sera impossible d'en transférer la propriété. » Cette argumentation paraît très logique ; mais, elle renferme un vice essentiel, que le savant jurisconsulte n'avait pas remarqué, et que seul, croyons-nous, M. Lyon-Caen a signalé dans une très intéressante note publiée dans le *Journal du Palais* à propos d'un arrêt rendu le 17 mai 1876 par la Cour de cassation [1]. Une véritable condition est un événement futur et incertain, mais, en outre, c'est un événement purement accessoire

1. J. P. 1877, p. 881.

auquel les effets du contrat sont subordonnés expressément ou tacitement par la seule volonté des parties, de telle sorte que la convention aurait une signification en dehors de lui, et pourrait s'exécuter quand bien même la volonté des parties ne l'aurait pas arbitrairement subordonnée à l'accomplissement de cette éventualité. Or il n'en est pas ainsi, dans la situation que nous envisageons : « L'achèvement de la construction » est de toute nécessité, d'après la nature des choses, » essentiel aux effets du contrat. » Il y a là ce que « les jurisconsultes romains appelaient *conditio quæ » extrinsecus venit* ». La vente n'en est donc pas moins pure et simple. Néanmoins, c'est seulement au moment de la livraison que s'opérera le transfert de la propriété. La vente est une vente à livrer, et la propriété ne peut passer à l'acheteur, tant que la construction n'étant pas achevée, il n'y a pas encore de navire pouvant servir d'objet au contrat. Pourquoi alors refuserait-on un droit de gage sur le navire en construction aux créanciers du constructeur, puisque d'une part celui-ci en a la propriété, et que de l'autre elle ne lui sera pas rétroactivement enlevée. Spécialement, en ce qui concerne les hypothèques, c'est là la décision formelle de la loi de 1874 dont l'article 5 dit expressément : « L'hypothèque maritime peut être » constituée sur un navire en construction. »

En outre, il est évident que, même après la livraison, tous les créanciers pourront invoquer leur droit contre l'armateur ; c'est le droit commun que le navire reste affecté aux créanciers, même entre les mains des tiers détenteurs, et il doit recevoir ici son application.

Cette doctrine est vivement contestée par Dufour; mais, c'est la conséquence de sa théorie sur la nature même du contrat qui est intervenu entre l'armateur et le constructeur, théorie que nous croyons avoir suffisamment réfutée. Au reste, il est des auteurs qui, même en ne repoussant pas formellement cette opinion, arrivent cependant à une conclusion analogue à celle que nous avons proposée.

Ils invoquent surtout en sa faveur la loi de 1874 en ce qui concerne les créanciers hypothécaires, et aussi par analogie en ce qui concerne les autres créanciers. Nous devons dire cependant que cet argument, à défaut d'autre, ne nous paraîtrait pas convaincant; de ce que l'hypothèque du navire en construction est permise, est-ce un motif pour conclure que le créancier même hypothécaire pourra exercer un droit de suite contre le tiers détenteur qui détiendra le navire par suite d'un marché à forfait, si ce marché n'est qu'une vente sous condition suspensive? Non certes. On dit bien qu'on ne comprendrait guère sans cela l'utilité de cette garantie spéciale à laquelle le législateur de 1874 a attaché une si grande importance; cependant, ce sont surtout deux hypothèses qui paraissent avoir préoccupé la commission, et déterminé le vote de l'Assemblée; et on peut voir qu'à l'égard de l'une et de l'autre, la solution de la question que nous cherchons à résoudre est de nulle importance.

« Un constructeur opérant pour son compte, disait » M. Grivart, engage souvent dans un seul navire un » capital des plus considérables et immobilise ainsi » une forte partie de ses fonds disponibles s'il ne » trouve pas immédiatement d'acquéreur. »

« Dans un autre cas, l'utilité de l'hypothèque sur » un navire en construction est encore plus indiscu- » table. Ordinairement la construction se fait sur » commande pour un constructeur qui verse des » à-compte au fur et à mesure de l'avancement du » travail. »

Le premier cas est ainsi celui du constructeur par économie dont les créanciers ne peuvent être intéressés au résultat de la présente controverse ; dans le second, le créancier hypothécaire est l'armateur qui n'a aucun besoin d'avoir un droit de suite qu'il ne pourrait invoquer contre lui-même.

On voit qu'on ne saurait invoquer l'intention du législateur qui n'a pas songé aux créanciers, autres que l'armateur, qui ont pu faire crédit au constructeur à forfait; l'argument qui prétend s'appuyer sur l'article 5 de la loi de 1874 n'a guère de valeur, et tout en adoptant la conclusion des auteurs qui le mettent en avant, nous pensons qu'on ne peut la justifier que par les motifs que nous avons donnés, d'après M. Lyon-Caen.

Hypothèse spéciale des ouvriers employés à la construction. — Nous avons fait en sorte d'établir les principes généraux; mais, il est une hypothèse spéciale, où les difficultés sont beaucoup plus grandes, et à propos de laquelle on a fait intervenir des considérations toutes particulières. Il s'agit du privilège accordé par l'article 191-8° aux ouvriers et fournisseurs employés à la construction: ceux-ci ont-ils un droit de suite qu'ils puissent invoquer à l'encontre de l'armateur? C'est un débat qu'on a soulevé depuis longtemps, et pour étudier cette question,

c'est jusqu'au Consulat de la Mer qu'il faut remonter.

Pour nous, sous l'empire du Code de commerce, il nous suffit, croyons-nous, d'appliquer les règles générales que nous venons d'exposer. L'article 191 crée un privilège en faveur des *fournisseurs et ouvriers employés à la construction*. Ce texte ne contenant aucune restriction s'applique, bien certainement, à la construction à forfait comme à la construction par économie. D'autre part, nous nous trouvons en présence de créanciers du constructeur qui ont pu acquérir un droit réel sur un navire qui lui a appartenu, tout le temps de la construction. Ce droit, ils l'exerceront même contre l'armateur qui n'acquiert le navire qu'avec les charges dont il était grevé. Tel est le résultat qui découle forcément de tous les principes du droit maritime.

Cette théorie rencontre des contradicteurs, et on a soutenu sur ce point jusqu'à trois systèmes. Nous n'insisterons pas sur l'existence même du privilège qui nous paraît ressortir trop clairement du texte de l'article 191 ; ce point d'ailleurs ne nous paraît pas, à proprement parler, rentrer dans l'objet de cette étude. Nous dirons seulement qu'il n'y a pas à tenir compte de l'édit de 1747, qui tranchait la question contre les ouvriers et qu'on a quelquefois invoqué contre eux. Il n'avait pas été enregistré par tous les Parlements, et quelques-uns ne l'avaient admis qu'avec des modifications ; quant aux auteurs, à cause de cela sans doute, ils n'en tenaient aucun compte. Le privilège existe donc ; il nous reste seulement à démontrer que les ouvriers ont la faculté de l'invoquer contre l'armateur. Une opinion extrême la leur conteste absolument, et

nous la trouvons admise par un arrêt de la Cour de Rennes, du 7 mai 1818[1]. Ce qu'une pareille décision a de rigoureux, il est facile de le voir. N'est-il pas peu équitable, en effet, de priver les ouvriers et fournisseurs du droit de gage qu'ils ont sur le produit de leur travail, alors surtout que l'armateur peut, s'il est prudent, ne payer son prix qu'entre les mains de créanciers qu'il peut facilement connaître, ou tout au moins ne le verser que quand ceux-ci sont entièrement désintéressés. C'est en vain qu'on a voulu invoquer dans ce sens l'art. 1798 du Code civil qui ne donne aux ouvriers une action contre celui pour lequel les ouvrages ont été faits que jusqu'à concurrence de ce dont il se trouve débiteur envers l'entrepreneur. C'est là un texte qui n'a trait qu'à l'action personnelle ; mais, quant à l'action réelle qui a sa base dans le droit de suite, l'art. 1798 n'a pas en vue de la limiter.

Aussi, beaucoup d'auteurs et de nombreuses décisions judiciaires, sans adopter un système aussi absolu que celui que nous avons vu formulé dans l'arrêt de la Cour de Rennes, veulent-ils distinguer et ne donner le droit de suite qu'aux ouvriers de bonne foi. C'est ce qu'avait déjà décidé le Consulat de la Mer. En principe, les ouvriers avaient un privilège, mais ils ne pouvaient l'invoquer si le patron leur avait dit que le travail était fait à l'entreprise. Le grand jurisconsulte de Marseille, Emérigon, adoptait encore ce système, et Valin, tout en s'en écartant, reconnaissait toutefois que la bonne foi devait être prise en considération ; seulement en général il décidait en faveur de l'armateur ; les ouvriers n'avaient un privilège que s'il était

1. Dalloz Alph., v° *Navire*, 66.

prouvé qu'ils n'avaient pas su qu'ils travaillaient pour un autre que pour l'entrepreneur. Ces autorités sont encore fréquemment invoquées aujourd'hui. Le silence du Code, d'après M. Bédarride, serait une preuve qu'il a voulu les suivre et respecter l'indépendance des tribunaux consulaires laissés souverains juges de la bonne foi. Rien de moins décisif cependant ; le Code a créé expressément un privilège et quant à lui accorder un droit de suite, il n'avait pas à le faire, puisqu'il n'eût fait ainsi qu'appliquer le droit commun.

Quant à Dufour[1], il ne peut admettre de droit de suite puisqu'il fait intervenir l'effet rétroactif de la condition ; il cherche à y suppléer en permettant aux ouvriers d'exercer une action personnelle ; c'est ainsi qu'il essaye de démontrer par des arguments qui, croyons-nous, ne sont que spécieux, que l'art. 1798 relatif surtout aux constructions terrestres est motivé par ce fait que, dans ces constructions, les ouvriers auront toujours connu le véritable propriétaire ; s'ils s'étaient trompés de bonne foi, les motifs de l'article n'existeraient plus, et le texte ne devrait pas s'appliquer.

En outre, le savant jurisconsulte, se fondant sur ce que les ouvriers ont fait l'affaire de l'armateur, voit ici un quasi-contrat. Ce motif ne saurait nous convaincre ; est-ce bien vraiment pour faire l'affaire de l'armateur que les ouvriers ont construit le navire ; n'est-ce pas plutôt en vertu d'un véritable contrat passé avec l'entrepreneur et ne pouvant créer d'obligations qu'à la charge de celui-ci ?

On voit à quelles subtilités on est forcé d'avoir re-

1. Tome I, p. 235 et suiv.

cours quand, en dehors de vagues motifs d'équité, on veut invoquer des arguments juridiques à l'appui d'un système qui établit une distinction si arbitraire. Il est donc impossible d'échapper aux principes généraux et quelque dure que soit notre solution pour l'armateur, rien ne nous autorise à ne pas tirer les conséquences du droit de suite établi sur les navires par l'art. 190.

La jurisprudence semble vouloir se fixer en faveur de cette doctrine qui est contenue dans un arrêt récent de la Cour de Rennes[1]. La Cour de cassation elle-même s'est prononcée en faveur des ouvriers et fournisseurs ; mais nous ne pouvons pas toutefois invoquer son autorité ; dans l'espèce, en effet, le navire était encore inachevé ; l'armateur figurait bien au procès pour contester le privilège ; mais c'était à titre de créancier chirographaire, non comme propriétaire soutenant que son bien était libre de tout droit réel. L'existence du privilège était donc seule en jeu ; le droit de suite que nous prétendons y être attaché ne pouvait aucunement être l'objet du débat.

§ V. — Partage

Après les diverses espèces de ventes que nous avons passées en revue, c'est le *partage* qu'il nous faut étudier ; pour régler ses effets, deux systèmes peuvent être admis en législation ; on peut, en s'en tenant à la réalité juridique, voir dans cet acte une sorte d'échange entre les droits indivis de chacun des copartageants, échange ayant pour but de substituer à un droit partiel sur le tout, un droit plein et entier sur une fraction de la

1. 23 juillet 1873, J. P., 1874, p. 208.

chose ; c'est là le système du droit romain. Mais, on peut aussi décider que, par une fiction légale, chacun sera considéré comme ayant été, depuis le jour où a commencé l'indivision, propriétaire des choses mises à son lot ; c'est la théorie empruntée par l'art. 883 au droit de nos anciennes coutumes. Son but est d'arriver à considérer chacun des copartageants comme n'étant pas l'ayant-cause des autres et à le mettre ainsi à l'abri de l'exercice des droits que ceux-ci peuvent avoir consentis à des tiers pendant l'indivision ; en un mot, c'est de mettre obstacle au droit de suite, en matière de partage.

Lequel de ces deux systèmes nous faut-il suivre en droit maritime ? Celui du droit romain, plus favorable peut-être au crédit maritime, s'inspirant plus strictement de l'équité et du respect des conventions des parties, ou celui du droit civil français sauvegardant avant tout la paix des familles et détruisant une source intarissable de difficultés et de procès ?

La réponse à la question ainsi posée ne saurait être absolue ; et il faut faire une distinction que les textes nous imposent.

A l'égard des créanciers dont les droits sont régis par le Code de commerce, c'est-à-dire des créanciers privilégiés et chirographaires, nul doute qu'ils ne doivent être soumis au droit commun et que, pour eux, le partage n'ait un effet déclaratif. Au contraire, il n'en est pas entièrement de même, à l'égard des créanciers hypothécaires. L'art. 18 de la loi de 1874, en effet, soustrait en partie les hypothèques maritimes à l'application de l'art. 883. Alors que le législateur civil voit d'un œil quelque peu défavorable l'indi-

vision qu'il considère comme un état fâcheux au point de vue économique, il en est autrement du législateur maritime. M. Grivart dit très bien, dans son rapport : « Quand il s'agit des navires, l'indivision » est un fait si général qu'on peut la considérer comme » le régime habituel de la propriété. Aussi, la loi, » loin de se montrer hostile à cette sorte d'indivision, » l'encourage et la protège. Pour pouvoir demander » la licitation d'un navire, il ne suffit pas d'en être » copropriétaire ; il faut représenter plus de la moitié » de l'intérêt total. » L'indivision étant ainsi le régime habituel de la propriété, on ne pouvait, alors qu'on cherchait à développer le crédit maritime, se refuser à protéger les créanciers qui auraient traité avec l'un des copropriétaires. Il ne fallait pas que la garantie qu'on leur accordait et en vue de laquelle ils consentaient à réaliser un prêt pût devenir illusoire par l'effet d'un partage ou d'une licitation enlevant rétroactivement tout droit à leur débiteur. C'est ce qu'avait compris la commission, et le projet dérogeait entièrement à l'art. 883. Cette disposition toutefois fut vivement critiquée par un des membres de l'Assemblée qui prirent la part la plus active à la discussion, M. Sebert. Il résuma les inconvénients très graves qui, selon lui, devaient résulter de l'abandon des principes du droit civil et fit notamment l'hypothèse suivante. Un père laisse trois enfants dont deux ont déjà reçu leur part, par suite de constitution de dot ou de donation entre-vifs. Un navire forme à lui seul toute la fortune du *de cujus* lors de sa mort et doit par conséquent former le lot de celui des enfants qui n'a encore rien reçu. Comment admettre que,

dans un cas semblable, ses cohéritiers pussent, en constituant une hypothèque, grever une fraction de la propriété d'un navire sur lequel il est évident qu'ils n'auront aucun droit. Ce serait en fait exposer l'enfant qui n'a rien reçu à ne conserver que la moitié ou le tiers du navire pour tout émolument.

Ce raisonnement triompha auprès de l'Assemblée qui adopta, sinon l'amendement de M. Sebert, au moins une autre proposition de M. Humbert qui en était la reproduction partielle. Tout en admettant le principe posé très sagement par la commission, on crut bon d'y apporter une restriction, et le texte définitif est ainsi conçu : « Dans tous les cas de copro-
» priété autres que ceux qui résultent d'une succes-
» sion ou de la dissolution d'une communauté conju-
» gale, par dérogation à l'art. 883 du Code civil, les
» hypothèques consenties durant l'indivision par un
» ou plusieurs des copropriétaires sur une portion
» de navire continuent à subsister après le partage
» ou la licitation. »

En adoptant ce moyen terme, l'Assemblée a pu éviter les inconvénients que lui signalait M. Sebert, sans toutefois compromettre les intérêts du crédit maritime. On a sagement protégé les cohéritiers qui seront à l'abri des conséquences des actes faits par l'un d'eux ; au contraire, quand l'indivision résultera d'une convention, c'est-à-dire d'une véritable société formée en vue d'une exploitation plus rémunératrice, les créanciers ne seront pas exposés à voir tomber la garantie qui leur aura été accordée, et qui, sans cela, ne serait remplacée pour eux que par la valeur mise au lot de leur débiteur en échange du navire hypothé-

qué, valeur que, bien entendu, il serait facile de diminuer à leur préjudice, et sur laquelle ils pourraient avoir à subir le concours d'autres ayant-droit. On hésitera donc moins à traiter avec les armateurs dont le crédit sera ainsi sauvegardé.

La question s'est posée de savoir si on devait entendre dans un sens absolument limitatif les expressions par lesquelles l'art. 18 introduit deux exceptions au principe général. M. Bédarride l'a nié ; et il croit pouvoir appliquer l'art. 883 dans tous les cas où l'indivision est forcée ; ce sera par exemple le cas d'une donation indivise ; quelque désirable que puisse être souvent une pareille décision, nous ne croyons pas qu'il nous appartienne d'élargir à ce point un texte aussi catégorique que celui qui nous occupe.

SECTION IV. — A QUELLE CONDITION PEUT ÊTRE EXERCÉ LE DROIT DE SUITE ?

Après avoir examiné quelles sont les aliénations après lesquelles l'acquéreur peut être obligé de subir sur son navire le droit des créanciers de l'aliénateur, il importe de voir à quelles conditions ceux-ci peuvent exercer leur droit, quelles formalités peuvent leur être imposées, avant quelle époque ils doivent avoir contracté pour conserver leur droit à l'encontre de l'acquéreur.

Nous devons dans cette étude faire une distinction essentielle entre le droit de suite créé par l'art. 191 et accordé indistinctement à tout créancier, qu'il soit privilégié ou même simplement chirographaire, et le droit de suite spécial et singulièrement énergique

que la loi du 10 décembre 1874 confère aux créanciers hypothécaires.

§ I. — Créanciers chirographaires ou privilégiés

L'inscription est-elle nécessaire ? — Alors que la loi sur l'hypothèque exige une inscription, le Code de commerce ne contient aucune prescription de ce genre pour les créanciers à qui elle accorde un droit de suite. Que le créancier prouve d'une façon quelconque son droit, peu importe ; il suffit que son titre soit reconnu existant pour qu'il puisse se faire payer sur le bâtiment, en quelques mains qu'il passe, à condition bien entendu qu'il n'ait pas été encore régulièrement dégrevé. On a pensé, sans doute, qu'il était difficile d'imposer la nécessité d'une inscription à toute personne traitant avec un propriétaire de navires ; on craignait des complications, et on trouvait qu'il serait dur de priver d'un droit légitime, pour l'omission d'une simple formalité, des personnes peu au courant des prescriptions légales, comme les ouvriers employés à la construction ou au radoub notamment. Peut-être redoutait-on aussi d'apporter une entrave aux opérations commerciales qui, toujours faites rapidement, se prêtent peu à des formalités nombreuses, et aux lenteurs qu'elles entraînent. En outre, on ne peut guère inscrire un contrat qui n'aurait pas été fait par écrit, et il était bien impossible d'exiger du commerce maritime qu'il consentît à rédiger un acte pour chacune des affaires qu'il traite journellement.

Ces raisons sont certes assez sérieuses pour avoir

pu influencer le législateur ; mais, il est aisé de voir que le système auquel il a cru devoir s'arrêter présente les plus sérieux inconvénients. La remarque en fut faite avant la promulgation de la nouvelle loi commerciale, lors de l'enquête qui en précéda la discussion définitive auprès de tous les tribunaux et de tous les conseils [1] de commerce français.

Le tribunal de commerce de Bordeaux, dans ses observations, présentait un article additionnel ainsi conçu : « Tous créanciers privilégiés conservent leurs » droits au moyen d'une inscription au bureau de la » douane avant le départ du navire ; il en est délivré » un extrait au capitaine qui est tenu de le conserver » comme papier de bord, et il en est fait mention sur » le passeport ou congé. » A la suite de cette proposition, les motifs en étaient indiqués avec force, et ils étaient surtout tirés des inconvénients sérieux que les membres du tribunal reconnaissaient au système alors en vigueur. Les abus, d'après eux, étaient très grands, en cas de faillite. L'acheteur, en cours de voyage, voyait souvent son droit compromis parce qu'il n'avait d'autre ressource que de se livrer à la foi de son vendeur ; surtout, quand la vente était faite à une grande distance, il était impossible de prendre des renseignements. Aussi cet état de choses était très préjudiciable et était même de nature à nuire à la vente des bâtiments.

Les mêmes critiques et les même moyens d'y remédier se trouvent dans le rapport du tribunal et conseil de commerce de Marseille. Il cite la réponse faite

1. Voir *Observations des tribunaux de cassation et d'appel, des tribunaux et conseils de commerce, etc., sur le projet de Code de commerce.*

par le conseil de commerce de Bordeaux aux questions proposées par le ministre de l'intérieur, et il ajoute que l'exécution en serait facile, puisque les titres des fournisseurs consistant dans des comptes visés par les capitaines pourraient être également enregistrés. Toutefois, le tribunal de Marseille ajoute que l'inscription devrait être prise au greffe du tribunal de commerce et non à la douane.

Quoi qu'il en soit de ces observations et de ces critiques présentées par les commerçants les plus autorisés de deux de nos plus grands ports maritimes, le législateur ne crut pas devoir en tenir compte et aujourd'hui, la preuve de la créance, de *quelque manière qu'elle soit effectuée*, suffit pour permettre d'exercer un droit de suite sur le navire.

La loi s'est donc écartée d'une façon très notable du système adopté par le Code civil ; d'après le droit commun, en effet, les privilèges immobiliers, les seuls auxquels soit attaché un droit de suite, ne peuvent donner lieu à ce droit que si une inscription a été prise en temps utile : la publicité a paru aussi nécessaire qu'en matière de simples hypothèques, pour donner pleine sécurité aux tiers qui peuvent traiter avec un propriétaire.

Formalités de l'art. 192. — Si une inscription n'est pas nécessaire, ne devrait-on pas tout au moins exiger d'autres formalités qui devraient être remplies par le créancier pour se prévaloir de son droit ? Cela semble, au premier abord, résulter très clairement de l'art. 192, du moins en ce qui concerne les créances privilégiées. En effet, après que l'art. 191 nous a donné l'énumération des personnes auxquelles la loi accorde de plein droit la faveur d'une garantie spéciale

sur les navires, l'art. 192 ajoute : « Le privilège ac-
» cordé aux dettes énoncées dans le précédent article
» ne peut être exercé qu'autant qu'elles seront justi-
» fiées dans les formes suivantes. ».

Cette disposition est générale dans ses termes ; toutefois, il ne paraît pas qu'on doive la prendre à la lettre et qu'il faille refuser tout droit contre les tiers acquéreurs aux créanciers qui n'auraient pas eu soin de se procurer le titre exigé par notre article. L'expression *privilège* ne semble pas avoir dans nos textes un sens bien précis et bien déterminé ; tantôt le législateur semble indiquer par là un droit réel comprenant à la fois le droit de suite et le droit de préférence ; tantôt il ne se réfère, comme dans l'art. 193, qu'au droit de suite ; dans notre article, il semble viser seulement le droit de préférence. Alors que l'art. 190 crée le droit de suite, que les art. 193 et 194 indiquent le moyen de le purger, les articles 191 et 192 semblent, d'autre part, avoir eu pour but unique, dans la pensée du législateur, de créer et d'organiser le droit de préférence. Comment admettre en effet que le droit de suite attaché aux créances privilégiées, c'est-à-dire à celles auxquelles la loi accorde une faveur particulière soit entouré de restrictions et d'entraves qui n'atteindraient en aucune façon les simples créances chirographaires ? Cette simple remarque montre bien quelle portée on doit attribuer à l'art. 192 et comment on doit en restreindre l'application.

§ II. — Créanciers hypothécaires

Inscription. — Le droit de suite des créanciers

hypothécaires est plus énergique, et, par sa durée plus longue, constitue une plus sérieuse garantie pour le créancier; en revanche, par cela même qu'il est plus dangereux pour les tiers, les conditions pour l'exercer sont plus rigoureuses. Pour éviter les fraudes et les surprises, le législateur s'inspirant des idées suivies depuis l'an VII en matière immobilière exige très sagement que l'hypothèque, pour être opposable aux tiers, ait été connue d'eux ; en un mot, il veut qu'elle ait été rendue publique ; cette condition sera même remplie d'une façon beaucoup plus complète à l'égard des navires qu à l'égard de tout autre bien. L'art. 1er, en effet, en décidant que la convention seule pourra créer une hypothèque, exclut par là les droits occultes, si préjudiciables au crédit, puisqu'ils sont pour les créanciers une perpétuelle menace.

« L'hypothèque est rendue publique par l'inscrip- » tion sur un registre spécial tenu par le receveur des » douanes du lieu où le navire est en construction ou » de celui où il est immatriculé » (art. 6). S'il a omis de remplir cette formalité en temps utile, le créancier ne peut, en aucune façon, se prévaloir de son hypothèque ; il pourra seulement exercer le droit de suite attaché à toutes les créances même chirographaires, droit que sa négligence ne peut lui avoir fait perdre, s'il se trouve dans les conditions voulues par le Code de commerce pour l'invoquer ; la perte de la garantie spéciale organisée par la loi nouvelle ne peut en effet lui enlever les garanties de droit commun que n'a nullement visées le législateur de 1874. Seulement, quant au droit créé par ce dernier, l'inscription est nécessaire, et rien n'y peut suppléer. Grâce aux pres-

criptions de la loi, la sécurité des tiers est ainsi très complète ; il suffira en effet de s'adresser au receveur des douanes pour savoir exactement quelles sont les charges qui pèsent sur un navire.

Nous n'étudierons pas ici la manière dont se fait l'inscription et les mentions qu'elle doit contenir ; sur beaucoup de points, au reste, nous n'aurions qu'à nous reporter aux dispositions du Code civil et à ses commentaires. Nous relèverons seulement quelques particularités toutes spéciales au droit maritime.

Mention sur l'acte de francisation. — « Si le navire » a déjà un acte de francisation, dit l'art. 6, l'inscrip- » tion doit être mentionnée au dos dudit acte par le » receveur des douanes. » La loi a ainsi voulu rendre aussi efficace que possible la publicité et permettre aux tiers de s'assurer de l'état du navire au point de vue hypothécaire en quelque endroit qu'il se trouve. Cette prescription a paru d'autant plus essentielle qu'on peut hypothéquer un navire en cours de voyage, et cette faculté eût été destinée à rester lettre morte, en dehors même des autres causes qui se sont révélées depuis, si, avant de traiter, un capitaliste n'avait eu d'autre moyen d'information que de s'adresser au receveur des douanes du port d'immatricule, situé le plus souvent à une grande distance.

Il est facile de voir que les mentions portées sur l'acte de nationalité seront forcément inexactes dans une foule de cas ; les inscriptions rayées pendant le voyage continueront en effet à y figurer ; et quant à celles qui ont été prises depuis plus de trois ans, il sera bien impossible de savoir si un renouvellement en temps utile a empêché la péremption de s'accom-

plir. Ce n'est pas le seul inconvénient d'ailleurs qui soit attaché à la disposition de la loi qui impose la mention sur l'acte de francisation. Cet acte étant à bord, on ne pourra pas y renouveler l'inscription pendant le cours d'un voyage ; on se contentera, dans ce cas, d'opérer cette formalité au bureau des douanes ; mais, aussitôt le retour du navire, le créancier devra se mettre en règle ; il sera par suite exposé à perdre son droit pour n'avoir pas requis l'inscription immédiatement après le terme du voyage qu'il aura pu légitimement ignorer.

L'inscription prise tant sur le registre du bureau des douanes que sur l'acte de francisation ne sera pas suffisante dans tous les cas pour conserver le droit de suite du créancier. L'art. 12 de la loi de 1874 permet de constituer une hypothèque par un titre à ordre. Les endosseurs devront alors avoir bien soin de faire apposer une mention en marge de l'inscription, sans quoi la procédure de purge pourrait être très régulièrement suivie contre le créancier inscrit ; l'hypothèque serait par conséquent éteinte sans que son titulaire actuel eût été mis en demeure de surenchérir.

Intérêts. — L'inscription ne produit pas seulement son effet relativement au capital, et l'art. 13 nous dit « qu'elle garantit au même rang que le capital deux » années d'intérêt en sus de l'année courante ». C'est la formule même du Code civil qu'a reprise l'Assemblée nationale. Comme en 1803, le législateur a voulu, tout en refusant sa protection au créancier dont la négligence peut induire les tiers en erreur, permettre à celui qui voudrait user de quelque bienveil-

lance de le faire sans pour cela compromettre son droit. Certes le principe de cette disposition est sage ; mais on doit vivement regretter que le législateur n'ait pas pris soin de modifier un texte qui avait toujours donné lieu aux plus graves controverses ; le débat reste donc ouvert ; nous le négligerons ici, puisqu'il s'agit d'un point qui est avant tout du ressort du droit civil. Avec la Cour de Cassation[1], nous admettrons qu'il ne s'agit pas uniquement des années suivant immédiatement la naissance de la dette ; les deux années d'intérêt sont deux années quelconques ; et, quant à l'année courante c'est non pas une année pleine, comme le veut M. Troplong ; mais l'année commençant au jour de l'échéance. Quant au jour où s'arrêtent les intérêts garantis par le droit de suite, nous déciderons avec le savant ouvrage de M. Bédarride, qu'il faut s'en rapporter à la date de l'adjudication ; en cas de vente amiable, le même auteur s'en rapporte à la date des notifications à fin de purge. Pour les années autres que celles dont parle l'art. 13, rien ne s'opposerait certainement à ce que le créancier acquière un droit de suite hypothécaire, mais il faudrait qu'il eût soin de prendre une inscription spéciale. S'il avait négligé de le faire, le créancier ne pourrait prétendre à se faire colloquer hypothécairement ; mais il ne faudrait pas lui refuser le droit de se prévaloir de l'affectation du navire à toutes les dettes, telle qu'elle résulte de l'art. 190. La loi en effet n'y déroge pas ; et nous ne pouvons, en tout cas, moins bien traiter le créancier prudent qui se sera

1. Arrêt du 27 mai 1816 cassant dans l'intérêt de la loi un ar Riom.

fait consentir une hypothèque que celui qui aurait négligé de le faire et qui, sans aucun doute, pourrait se placer sous la protection du Code de 1808.

Inscription d'une hypothèque prise en cours de voyage. — L'art. 26 nous offre l'exemple d'un cas où l'inscription sur l'acte de francisation précédera nécessairement celle qui devra être prise sur le registre de la douane ; c'est quand il s'agira d'une hypothèque consentie en cours de voyage. Une déclaration aura dû être faite avant le départ du navire au bureau de la douane ; elle indiquera la somme jusqu'à concurrence de laquelle le propriétaire entend se réserver la faculté de grever son navire ; au fur et à mesure qu'une hypothèque sera concédée, son titulaire la fera inscrire sur l'acte de francisation.

Péremption de l'inscription, son renouvellement. — Pour la conservation du droit de suite, il ne suffit pas qu'une inscription ait été régulièrement prise, il faut encore que le créancier ait bien soin de ne pas laisser accomplir le délai de la péremption qui est très court en notre matière, puisqu'il est fixé à 3 ans par l'art. 11. Avant cette époque, donc le créancier devra prendre une nouvelle inscription qui devra être portée tant sur le registre du receveur des douanes que sur l'acte de francisation. Cette dernière formalité toutefois ne pourra être remplie, comme nous l'avons déjà dit, qu'au retour du navire, s'il se trouve en voyage lors de l'expiration du délai de 3 ans. Si un créancier imprudent avait négligé de renouveler en temps utile son inscription, il n'en résulterait pas pour cela, directement au moins, qu'il serait déchu du droit de suite ; une nouvelle inscription en effet pourrait encore être prise, et

le lui conserver ; mais, il peut s'être produit des circonstances que nous étudierons bientôt et qui rendent inutile une nouvelle inscription : dans ce cas, sa négligence lui aura bien fait perdre le droit qui lui appartenait d'agir contre les tiers détenteurs du navire hypothéqué. Toutefois, il importe de remarquer que l'obligation du renouvellement cesse avant même que le payement ait été effectué. L'inscription ayant pour but unique d'avertir les tiers qui pourraient acquérir des droits sur le navire hypothéqué, sa nécessité cesse le jour où le droit des créanciers ayant été transporté sur le prix du navire, ce dernier se trouve par là même dégrevé. Ce sera, en cas de saisie, le jour de l'adjudication ; en cas de vente amiable, soit le jour de sa notification à fin de purge, soit celui de l'acceptation du prix ; il y a sur ce point controverse en droit civil ; nous ne reproduisons pas ici ce débat ; mais, il se présente de même, et nous trouverons les mêmes raisons de décider soit dans un sens, soit dans un autre.

Nous avons ainsi déterminé, d'une façon aussi complète que possible, les conditions mises par la loi à l'exercice du droit de suite des créanciers hypothécaires : si ceux-ci ont négligé de s'y conformer, ils n'auront d'autre garantie à invoquer que celle de l'art. 190.

SECTION V. — A QUELLE ÉPOQUE LA CRÉANCE DOIT-ELLE ÊTRE NÉE OU INSCRITE POUR CONFÉRER LE DROIT DE SUITE ?

Il suffit, avons-nous dit, que le créancier hypothécaire prenne une inscription pour conserver le droit

que lui confère la loi de 1874 : quant à tout autre créancier, il suffit qu'il prouve l'existence de sa créance pour invoquer celui que lui accorde le Code de commerce ; mais encore faut-il que la créance de celui-ci soit née, que celle de celui-là soit inscrite, avant qu'une des circonstances que nous allons énumérer ait rendu impossible la création d'un droit de suite. Quand n'est-on plus en temps utile pour acquérir ce droit ? C'est la question que nous allons chercher à résoudre ; mais, c'est une de celles qui ont suscité les divergences les plus grandes parmi les auteurs ; et nous nous trouvons en présence d'une des difficultés les plus sérieuses, et les plus importantes de notre matière.

Législation résultant des lois civiles. — La même question se pose nécessairement en matière immobilière ; la législation, après avoir plusieurs fois varié sur ce point, est aujourd'hui fixée et est arrivée à une solution qui donne certainement pleine satisfaction à tous les intérêts légitimes. Alors que la loi de brumaire an VII permettait au créancier de s'inscrire jusqu'à la transcription de l'acte d'aliénation, le Code civil exigeait, au contraire, sauf en cas de donation, que, non seulement la naissance de la créance, mais l'inscription elle-même fût antérieure à l'aliénation. Mais quelques années plus tard, le Code de procédure venait modifier ce système et son art. 834 déclarait efficace une inscription prise même 15 jours après la transcription, pourvu toutefois que la créance fût née avant l'aliénation. Enfin, la loi actuelle du 23 mars 1855 revient presque complètement au système de l'an VII, en faisant seulement deux excep-

tions au profit du vendeur et du copartageant ; il nous faut voir si un système analogue ne résulte pas des lois maritimes.

SYSTÈME DU CODE DE COMMERCE. — Nous examinerons d'abord le système applicable aux créanciers que régit le Code de 1808.

Un premier point doit avant tout être éclairci ; nous verrons, à propos de l'art. 193, que le droit de suite est éteint quand le navire a fait un voyage en mer dans certaines conditions et quand un certain délai s'est écoulé depuis le départ. Faut-il dire que ce délai accordé aux créanciers pour exercer leurs droits leur est aussi donné pour l'acquérir, et que celui qui aura traité avec le vendeur, alors que le navire est encore au port ou même en cours de voyage, si le délai de l'art. 193 n'est pas passé, pourra le saisir entre les mains de l'acquéreur ? Cette solution n'est évidemment pas admissible. Le voyage en mer est un mode d'extinction des privilèges ; mais il n'est en aucune façon nécessaire, comme l'était autrefois la tradition, pour parfaire le transport de la propriété, à tel point que, même avant ce voyage, l'acquéreur pourrait sous-aliéner le bâtiment. Aussi est-ce avec raison que M. Delvincourt[1] pense que « du moment que » la vente a eu lieu, le vendeur a perdu tout droit sur » le navire et que par conséquent il n'a pu en transfé- » rer aucun à ceux qui sont devenus ses créanciers de- » puis la vente ».

La question revient, comme l'indique ce savant auteur, à se demander à quel moment la vente est devenue parfaite à l'égard de tous, à quelle époque elle

1. *Inst. D. Com.* T. II, p. 194.

est devenue opposable aux tiers. Jusque-là, ceux-ci, pouvant considérer le navire comme faisant partie du patrimoine de leur débiteur, se seront sans doute décidés à contracter par cette considération que leur créance était garantie par un gage solide ; il serait donc peu juste de les priver d'une garantie sur laquelle ils ont pu compter pour assurer l'exacte exécution des obligations de l'armateur.

Nécessité d'un acte écrit. — Il est hors de doute qu'une vente purement verbale n'aurait aucune efficacité à l'égard des tiers. « La vente d'un navire » doit être faite par écrit », dit l'art. 195. Si on a pu discuter sur la portée exacte de cette disposition légale dans les rapports du vendeur et de l'acheteur, il ne peut y avoir d'hésitation quand il s'agit des tiers ; il faut leur conserver la protection que leur assurent les termes mêmes de la loi. Il est bien vrai que la décision de l'art. 195 devait avoir pour effet, dans l'esprit de ses auteurs, de faciliter l'exercice du droit de police et de surveillance qui est reconnu à l'État sur la navigation ; mais là n'était pas son but unique ; et il est bien évident qu'après avoir, dans l'art. 190, entouré les créanciers de garanties si exceptionnelles, on ne pouvait les exposer à être victimes de surprises et de fraudes difficiles à éviter.

Ainsi, on doit accepter avec toutes ses conséquences le principe que pose notre article, et aucun équivalent ne saurait remplacer l'acte écrit qu'il exige ; on devrait notamment repousser la preuve qu'on prétendrait tirer des factures ou de la correspondance et des livres des parties. S'il faut en croire M. Bédarride cependant, une exception doit

être faite au principe ; il suppose que la vente n'ayant pas été faite par écrit, la mutation n'en ait pas moins été faite en douane, comme nous l'indiquerons bientôt, du consentement des deux parties ; et il veut trouver dans ce fait au profit de l'acheteur un commencement de preuve par écrit. Il nous paraît à peu près inutile de discuter sur une espèce qui n'est guère de nature à se présenter en fait puisque la douane ne fait la mutation que sur la présentation de l'acte de vente.

Navires non francisés. — Nécessité d'un acte ayant date certaine — Si la nécessité d'un écrit s'impose pour toutes les ventes de navires, quelles qu'elles soient, il n'en est pas de même d'autres conditions qu'exige la jurisprudence pour rendre l'aliénation opposable aux tiers, conditions que nous allons maintenant examiner. A ce point de vue, on distingue les navires francisés de ceux pour lesquels on n'a pas encore fait à la douane la déclaration nécessaire pour leur permettre de naviguer sous pavillon français.

Quant à ceux-ci, aucune formalité spéciale ne saurait être exigée pour parfaire leur aliénation ; on se demande uniquement si elle doit avoir date certaine pour être invoquée contre les ayant-cause du vendeur? Dalloz [1] soutient qu'il n'est pas nécessaire de l'exiger ; mais nous croyons mieux fondée l'opinion de Dufour [2] qui se prononce en sens contraire, en faisant observer d'ailleurs que c'est là une obligation bien peu rigoureuse, puisque l'enregistrement de la vente des navires n'est passible que d'un droit fixe

1. *Répertoire Alph. — Droit maritime,* n° 93.
2. Tome II, n° 507.

très modique. Le droit commun, il est vrai, en matière commerciale, c'est qu'un acte n'a pas besoin d'être enregistré pour qu'on puisse invoquer sa date contre les tiers ; mais, le jurisconsulte observe avec raison que cette fameuse règle n'est écrite nulle part, aucun texte ne l'établit ; et elle résulte simplement de l'interprétation du Code de commerce. De ce que l'article 109 autorise tout moyen de preuve, on en conclut que le législateur n'a pu vouloir exiger l'enregistrement d'un acte pour lequel un écrit n'est même pas jugé nécessaire. Mais, cet art. 109 qui forme le droit commun en matière commerciale n'a plus d'application quand il s'agit d'une vente de navires ; l'art. 195 exige un acte authentique ou un acte sous seing privé, et pour être pleinement valables, ces actes devront évidemment remplir les conditions exigées par les règles générales que le législateur a édictées à cet égard. Notamment, pour qu'ils aient « date contre les tiers », il faudra que les formalités prescrites par l'art. 1328 du Code civil aient été remplies.

On peut invoquer par analogie l'art. 192-6°, du Code de commerce ; la situation est certes un peu différente, puisque la loi, en exigeant une date certaine, vise le cas où le vendeur voudrait exercer son privilège à l'égard des créanciers de l'acheteur ; dans notre hypothèse, au contraire, c'est l'acheteur qui veut opposer son droit de propriété aux créanciers du vendeur ; néanmoins, on ne peut se refuser à étendre la nécessité de l'enregistrement à ce cas où cette formalité est beaucoup plus indispensable que dans celui de l'article 192.

Navires francisés. — Nous arrivons maintenant aux

navires francisés, et il nous faut donner quelques détails préliminaires avant d'arriver à la grande controverse sur laquelle les arrêts de la Cour de Cassation semblent avoir définitivement fixé la jurisprudence.

Définition et origine de l'acte de francisation et de la mutation en douane. — Dans le but de protéger contre la concurrence étrangère notre commerce maritime, on avait depuis longtemps cru devoir réserver exclusivement aux nationaux français la propriété des navires naviguant sous notre pavillon. Cette règle protectrice faisait partie des grandes mesures édictées par Louis XIV, sous l'inspiration de Colbert en faveur de la marine marchande. Le célèbre règlement de Strasbourg, du 24 octobre 1681, « complé» ment en quelque sorte de la grande Ordonnance de » la même année, nous dit Dufour, interdisait expres» sément aux commerçants français de prêter leurs » noms aux étrangers pour la propriété des navires » ou de les admettre à la partager ». Il fallait assurer l'exécution de cette prohibition et empêcher des fraudes d'autant plus à craindre que les étrangers avaient grand intérêt à se placer sous l'empire de la nouvelle législation française, résumant d'une façon si heureuse les anciennes coutumes et réalisant un si sensible progrès sur la confusion qui avait régné jusque-là. Aussi chercha-t-on une garantie efficace et crut-on l'avoir trouvée en enjoignant par l'article 4 à « quiconque voudrait faire construire ou acheter un » navire d'en faire la déclaration au greffe de l'Ami» rauté ou d'y faire enregistrer son contrat d'acqui» sition, et, dans tous les cas, de déclarer si le bâti-

» ment lui appartenait entièrement ou de faire
» connaître ses participes ».

Ces prescriptions nécessaires, autant pour sauvegarder les intérêts de nos nationaux que pour faciliter l'exercice des droits de l'État, subsistèrent pendant toute la durée de l'ancien régime. Les Assemblées de la Révolution se gardèrent bien de les abolir ; seulement, l'Amirauté ayant été supprimée par l'Assemblée constituante, c'est aux greffes des tribunaux de commerce qui la remplaçaient à beaucoup de points de vue que la loi des 9-13 août 1791 ordonna d'enregistrer les actes de propriété.

Le 21 septembre 1793, fut promulgué le fameux Acte de Navigation qui, renchérissant encore sur les mesures de Louis XIV, contenait les prescriptions les plus énergiques et les plus protectrices pour le développement de la marine nationale. Comme par le passé, bien entendu, on réservait aux Français seuls la propriété des navires français et les mesures prises en 1681, pour assurer le respect de cette sorte de monopole, ayant paru suffisamment efficaces, c'est encore à elles que recourt un décret rendu par la Convention, le même jour que l'Acte de Navigation.

L'article 2 veut que tout armateur, en présentant le congé et les titres de propriété du bâtiment, « dé-
» clare en présence d'un juge de paix et signe sur les
» registres des bâtiments français qu'il est proprié-
» taire du bâtiment ». A la suite de cette déclaration, un acte de francisation doit être délivré. Par un troisième décret du même jour, les « déclarations pour propriété » des navires sont attribuées aux *douanes extérieures*. Enfin, un décret du 27 vendémiaire an II

(18 octobre 1793) contient sur ce point une réglementation détaillée qui est encore en vigueur.

Tout bâtiment de trente tonneaux et au-dessus doit avoir un acte de francisation contenant la désignation du bâtiment, le nom du propriétaire et son affirmation qu'il est seul propriétaire ou conjointement avec des Français dont il indiquera les noms (article 9). L'acte de francisation n'est délivré qu'après la prestation d'un serment dont l'article 13 donne la formule. Enfin le même décret exige encore que « les ventes » de partie du bâtiment (et du bâtiment entier *a fortiori)* seront inscrites au dos de l'acte de francisa- » tion par le préposé du bureau qui en tiendra » registre ».

C'est cette dernière formalité qu'on appelle la mutation en douane.

Doit-on considérer la mutation comme une mesure de publicité à l'égard des tiers? — Opinion qui lui reconnaît ce caractère. — Cette mutation a une importance politique très grande, puisqu'elle est la conséquence de l'Acte de Navigation et qu'elle assure l'exécution d'une de ses plus importantes dispositions. Mais, d'après une opinion très accréditée, là ne se bornerait pas son rôle ; ce serait même dans le domaine des intérêts privés qu'elle produirait des effets considérables ; les partisans de ce système vont jusqu'à l'assimiler en quelque sorte à la transcription qui existe en matière immobilière ; ils voient dans le décret de vendémiaire des dispositions analogues à celles que le législateur devait introduire à l'égard des immeubles, une première fois par la loi de brumaire an VII, et définitivement par celle du 23 mars 1855.

D'après ces textes, une aliénation, tant qu'elle n'est pas transcrite, ne saurait être opposée aux tiers qui ont acquis des droits réels sur l'immeuble ; il en serait de même pour les navires ; l'acquéreur ne pourrait s'en prévaloir qu'après la mutation en douane, et cela vis-à-vis de tous les créanciers de l'armateur, quels qu'ils soient, puisque tous ont un droit réel en vertu de l'article 190. Le droit de suite par conséquent serait acquis à un créancier ayant traité avec le vendeur même après l'aliénation régulièrement faite et ayant date certaine, si les parties avaient négligé de faire inscrire au dos de l'acte de francisation et sur les registres de la douane le changement de propriété.

Ce système, s'il est celui de la loi, est évidemment de nature à constituer une protection très sérieuse pour les tiers ; la propriété d'un navire, en effet, peut fort bien être transférée sans qu'aucun signe extérieur vienne révéler au public cette situation ; ce sera souvent un simple quirataire qui aura cédé son droit indivis, sans que pour cela l'armateur ait été changé, sans que rien ait été modifié au mode d'exploitation. Dans une semblable hypothèse qui se produira fréquemment, les fournisseurs et toutes autres personnes seront légitimement fondés à croire que l'ancien propriétaire a encore dans son patrimoine le navire tout entier ou au moins celle de ses fractions qui lui appartenait ; il serait peu équitable qu'ils puissent être trompés dans leur attente, et privés du gage sur lequel ils ont compté. Le moyen que l'on propose est, à coup sûr, le plus efficace pour prévenir ce danger ; et il pourra être facilement employé par tout créancier

prudent; il lui suffira, avant de prêter l'argent ou de faire crédit, de s'adresser au receveur des douanes et de lui demander l'état des mutations. Si aucun transfert de propriété ne lui est ainsi révélé, il ne courra aucun risque, puisqu'une vente même antérieure au contrat qu'il passe ne pourra, en aucune façon, lui être préjudiciable. Personne d'ailleurs ne saurait se plaindre d'une telle législation ; l'acheteur qui est, en tout cas, obligé de faire mettre en règle ses papiers de bord n'aura qu'à accuser sa propre négligence, s'il laisse écouler un temps assez long pour permettre à son vendeur de traiter avec des tiers et de leur conférer un droit qu'ils pourront exercer contre lui. Les avantages de cette publicité ont bien été reconnus par le législateur, en ce qui concerne les immeubles ; nous devons nous demander s'il a entendu décider de même en matière maritime.

L'opinion qui permet aux tiers de se prévaloir du défaut de mutation semble aujourd'hui triompher ; et c'est elle qui nous semble aussi le plus conforme au texte aussi bien qu'à l'esprit de nos lois. C'est en vain qu'on veut soutenir que le décret de vendémiaire ayant une portée politique, ne saurait être invoqué quand il s'agit de régler les contestations qui peuvent s'élever entre particuliers. Quel est le motif qui pourrait s'opposer à ce qu'une loi promulguée surtout en vue d'un certain but puisse en atteindre d'autres ? A côté d'un intérêt principal ayant surtout touché le législateur, n'y a-t-il pas fréquemment des intérêts accessoires qui contribuent aussi à le déterminer à prendre une mesure ? Bien plus, l'interprète n'est-il pas souvent obligé de tirer d'un texte des conséquen-

ces que ses auteurs n'ont pas prévues, mais qui ressortent rigoureusement des principes qu'ils ont posés?

Si nous voulons nous rendre compte de la portée du décret de l'an II, c'est à ses origines qu'il faut remonter. Or cet acte législatif, comme cela ressort de son histoire, n'est, en somme, que le règlement de Strasbourg mis au courant de l'organisation nouvelle et modifié par la substitution à l'Amirauté de l'Administration des Douanes. Ce règlement de 1681 avait lui aussi en vue de protéger la marine nationale : « Tout » ceci est ordonné, dit Valin [1], tant pour la sûreté » publique que pour empêcher les sujets du roi de » prêter leurs noms aux étrangers et d'acheter d'eux » des vaisseaux par contrats simulés. » Mais ce n'était pas le seul but du règlement, comme nous le montre un autre passage du même auteur [2] : « Il faut » une nouvelle déclaration relative aux changements, » sans quoi le vaisseau est réputé appartenir aux » mêmes intéressés déclarés d'abord. » La portée de l'ancien texte est nettement indiquée par cette phrase; on ne peut hésiter à reconnaître que le législateur moderne, en reproduisant les dispositions de l'ancien droit, a voulu leur donner la même signification. Il connaissait l'interprétation admise par les anciens auteurs, et il aurait déclaré par une phrase précise l'intention de s'en écarter s'il avait voulu le faire. Ne trouvant rien de semblable dans le décret de l'an II, il nous faut bien suivre l'ancien système qui s'accorde si bien avec les exigences du crédit, que c'est à lui qu'on a dû avoir recours quand on a voulu protéger le

1. Tome I, p. 561.
2. Livre II, titre I, art. 16.

crédit immobilier. Nous déciderons ainsi, avec le commentateur de l'Ordonnance, que, tant que la mutation n'aura pas été faite sur les registres de la douane et au dos de l'acte de francisation, le navire sera réputé appartenir à son ancien propriétaire. Peu importe, comme le dit la Cour de Cassation, que les ventes soient reconnues sincères, et que leur date soit fixée au besoin par les comptes ou tout autre moyen de preuve. A l'égard des tiers intéressés, il n'y a qu'un moyen pour l'acquéreur de faire que son titre leur soit opposable, c'est de remplir les formalités prescrites par le décret de vendémiaire. Et ce principe serait vrai alors même que l'acquéreur ou ses ayant-cause offriraient de prouver la mauvaise foi des créanciers ; sans quoi, il y aurait là une source inépuisable de procès et de difficultés que la loi, avec une grande sagesse, a voulu éviter.

En vain soutient-on, dans l'opinion contraire à la nôtre, que le décret de l'an II, alors même qu'il aurait la portée que nous lui donnons, serait abrogé par l'art. 195 qui n'exige d'autres formalités pour la vente qu'un acte public ou même sous seing privé. Comme le fait très bien remarquer M. L. de Valroger, dans l'intéressant article qu'il a consacré à ces questions dans la *Revue critique*[1], ce que l'art. 195 a abrogé, c'est l'art. 18 qui exige un acte public ; entre les parties, en effet, la vente est entièrement valable aujourd'hui, dès qu'un écrit quelconque est régulièrement passé et signé des deux parties ; tel est le sens véritable du texte qu'on nous oppose ; mais, quant aux conditions nécessaires à l'égard des tiers, le Code de

1. Tome 25, p. 193.

commerce, ne s'en occupant pas, n'a pu modifier ce qui était décidé à cet égard par les lois antérieures. Il est bien certain que la formalité de l'inscription est encore en vigueur, et M. de Valroger le démontre en citant à l'appui la loi du 6 mai 1841, relative aux douanes dont l'art. 20 (dern. par.) est ainsi conçu : « Ne sera plus perçu le droit de 6 francs établi par » l'art. 17 de la loi du 17 vendémiaire an II, pour » l'inscription au dos de l'acte de francisation des » ventes de tout ou partie des navires. » Puisqu'une formalité si importante existe encore, on ne saurait comprendre qu'elle fût dépourvue de sanction, et on peut dire qu'elle n'en aurait pas si son omission n'entraînait aucun danger.

Au reste, l'esprit qui a inspiré les rédacteurs du Code de commerce montre bien que son intention ne pouvait être de protéger les tiers moins qu'on ne l'avait fait jusque-là. Cet art. 195 lui-même indique de combien de garanties on voulait entourer l'aliénation des navires, puisqu'il exige des moyens de preuve exceptionnels et exorbitants en matière commerciale ; or, les articles 190 à 193 prouvent bien, par les mesures qu'ils indiquent au profit des créanciers du vendeur, que ce sont eux qu'on a surtout voulu protéger. Enfin l'art. 196, qui décide que la vente en cours de voyage ne peut être opposée aux tiers, a sans doute statué ainsi en tenant compte de ce que les formalités n'avaient pu dans ce cas être régulièrement remplies à la douane du port d'attache du bâtiment.

Le système que nous avons cru devoir soutenir a pour partisans un grand nombre des auteurs qui se sont occupés de droit maritime.

Quelque générale toutefois que soit aujourd'hui cette opinion, elle n'est pas encore unanimement adoptée. On a très énergiquement soutenu que la mutation en douane n'a aucune influence relativement aux intérêts privés ; mais, on n'a pu donner d'autres arguments que ceux que l'on a essayé de tirer du caractère politique de la loi de vendémiaire ou encore de son abrogation par le Code de commerce ; et nous croyons les avoir suffisamment réfutés.

Opinion qui fait dépendre les effets de la mutation en douane de la bonne foi des tiers. — C'est surtout à un système mixte qu'on s'est quelquefois rallié, et on a invoqué pour le soutenir des arguments très spécieux. M. Dufour [1] notamment soutient que la mutation en douane est une mesure dont le but purement politique est de sauvegarder les droits de la marine marchande et l'exercice des droits de l'État ; seulement, il n'est pas impossible qu'une loi de ce genre puisse très indirectement produire quelque effet entre les particuliers, et ce serait le cas ici. L'acquéreur, en ne faisant pas inscrire son nom sur les registres de la douane, s'est rendu complice des déclarations devenues fausses qui y étaient portées ; par là, il a contribué à induire en erreur les tiers qui ont contracté avec le vendeur le croyant toujours propriétaire, et l'art. 1382 l'oblige à réparer le préjudice qu'il a causé par sa faute. Or, le préjudice résultant précisément du droit de propriété qu'il a acquis, la réparation la plus naturelle et la plus équitable consistera à tenir pour non avenu le changement de propriété qui s'est opéré. En un mot, le savant auteur arrive, par ce moyen dé-

1. Tome II, p. 243 et suiv.

tourné, à déclarer que la vente non inscrite pourra n'être pas opposable aux tiers ; mais il y met une condition, c'est la bonne foi de ces derniers ; car, s'ils avaient connu par un moyen quelconque la vérité, ils ne pourraient se plaindre d'un préjudice qu'ils n'ont à imputer qu'à eux seuls ; l'art. 1382 ne s'appliquerait pas.

MM. Cresp et Laurin[1] arrivent à un résultat analogue ; mais par une voie moins détournée ; ils ne nient pas que les créanciers puissent directement se prévaloir du défaut de mutation ; mais, suivant eux, la formalité étant exigée pour porter la vente à la connaissance des tiers, l'intérêt de ceux-ci est hors de cause, s'ils en ont eu connaissance d'une façon quelconque. Le défaut de mutation en douane ne saurait produire les effets rigoureux du défaut de transcription, puisque la protection des ayant-cause du vendeur n'est pas le but principal de cette mesure de publicité.

Le système de ces auteurs peut, au premier abord, paraître plus équitable que le nôtre, plus respectueux de tous les droits ; mais, il n'est pas besoin de réfléchir beaucoup pour se rendre compte des procès nombreux et inextricables qu'il devrait fatalement susciter. Au reste, la distinction que l'on prétend faire n'est nullement dans les textes. Si on admet, avec MM. Cresp et Laurin, le principe de la nécessité de la mutation à l'égard des tiers, on ne peut se refuser à en accepter toutes les conséquences. Quant à la théorie de Dufour, nous l'avons réfutée par avance, en montrant que le décret de vendémiaire a bien une influence directe sur les intérêts privés ; il n'est donc

1. Tome I, p. 265, note 52.

nul besoin de faire intervenir l'art. 1382 avec les distinctions que comporte son application. Pour démontrer, d'ailleurs, le peu de solidité de cette doctrine, il suffit de remarquer que l'art. 1382 ne peut donner qu'une action personnelle ; la seule conséquence qu'on en pourrait tirer, si on devait l'appliquer, serait une action générale contre l'acquéreur, action portant aussi bien sur tous ses biens que sur le navire.

Jurisprudence. — Il nous reste maintenant à exposer brièvement l'état de la jurisprudence sur ce point. Un arrêt de la Cour de Rennes [1] semble être un des premiers qui aient eu à traiter la question telle que nous l'avons posée. Dans la liquidation d'une faillite, des copropriétaires réclamaient un droit sur le navire à l'encontre des créanciers du propriétaire inscrit. La Cour avait repoussé leur prétention en refusant de reconnaître leur titre comme opposable aux tiers, parce qu'il n'avait pas été inscrit au bureau de la douane. La Cour de Cassation rejeta le pourvoi dirigé contre cette décision ; mais il est vrai de dire qu'elle n'eut pas à trancher la question nouvelle que soulevait l'arrêt ; il lui suffit d'invoquer le défaut d'un acte écrit exigé par l'art. 195.

Quelques années plus tard, la même difficulté revint devant la Cour suprême soulevée, cette fois, à deux reprises, par la Cour de Bordeaux.

Dans une première espèce, on se trouvait encore en présence de la faillite des armateurs, et les créanciers avaient à se défendre contre les prétentions des capitaines de navires, à qui une part de propriété avait bien été cédée, mais sans que cette vente eût été por-

1. Dalloz, 1852, I. 178.

tée sur les registres de l'administration. La Cour de Bordeaux donna raison aux capitaines ; mais la Cour de Cassation cassa sa décision, proclamant pour la première fois, dans un arrêt très solidement motivé, la doctrine que nous avons admise [1].

Peu de temps après, la question se pose une seconde fois à Bordeaux ; un des copropriétaires du navire avait vendu sa part à l'autre, mais sans qu'on fît intervenir la mutation en douane ; plus tard, le navire étant condamné, le vendeur cède à un tiers sa part dans les sommes dues par le consignataire. L'hypothèse, tout en différant de celle que nous avons posée plus haut, lui ressemble beaucoup ; comme on le voit, sans doute, ce n'est plus un créancier, mais un cessionnaire qui invoque le défaut de mutation ; il n'en est pas moins vrai que c'est le principe de la nécessité de la publicité à l'égard des tiers qui est encore en jeu. La Cour de Bordeaux, persistant dans sa première doctrine, reconnut la parfaite validité de la première vente, et repoussa, par suite, les prétentions du second cessionnaire. Mais l'arrêt fut encore attaqué et cassé [1]. Ces décisions de la Cour de Cassation forment une jurisprudence à laquelle la Cour de Bordeaux elle-même semble s'être ralliée dans un arrêt du 5 juillet 1870.

Ainsi, il est bien établi que le défaut de mutation peut toujours être opposé par les créanciers du vendeur, et qu'à leurs yeux celui-ci est toujours le véritable propriétaire, tant que son nom continue à figurer sur l'acte de francisation.

1. 3 juin 1863, — Dal. 1863, I, p. 289.
1. 16 mars 1864, — Dal. 1864, I. p. 161

Le défaut de mutation peut-il être invoqué contre les ayant-cause de l'acheteur ? — Par contre, on peut supposer qu'avant la mutation en douane des tiers ont traité avec l'acheteur; et on peut alors se demander si celui-ci ou ses ayant-cause pourraient invoquer contre eux le défaut de mutation, pour leur refuser tout droit sur le navire. La question ne peut évidemment recevoir qu'une solution. C'est pour protéger les tiers que la loi a organisé un système de publicité ; on ne peut le retourner contre ces mêmes tiers. L'acheteur, d'ailleurs, avait le devoir de requérir l'accomplissement des formalités de mutation ; il ne peut donc se prévaloir de la négligence qu'il a commise contre ceux qui ont traité avec lui, et quant à ses ayant-cause, il est évident qu'ils ne sauraient avoir plus de droits qu'il n'en a lui-même.

L'inscription du dernier transfert de propriété est-elle suffisante ? — Un acheteur, avons-nous vu, doit, pour se mettre à l'abri des conséquences des actes que pourrait conclure son auteur, faire inscrire son titre de propriété ; mais cela est-il bien suffisant ? Dans le système de la loi du 23 mars 1855, il ne suffit pas qu'un acheteur ait fait transcrire son contrat ; il faut encore qu'il ait soin de s'assurer que le contrat de son vendeur et des auteurs de celui-ci ont été régulièrement transcrits. Une transcription, en effet, ne dessaisit que celui des précédents propriétaires qui figure dans l'acte transcrit ; mais ses auteurs, si l'aliénation consentie par eux n'est pas inscrite sur les registres du conservateur des hypothèques, restent propriétaires à l'égard des tiers, et ceux qui traitent avec eux peuvent acquérir des droits sur l'immeuble. En est-il de même quand il s'agit d'un

bâtiment de mer ? Nous ne le croyons pas. Cette interprétation de la loi de 1855 est, en effet, des plus rigoureuses ; elle ne dérive pas, d'ailleurs, du principe même de la loi, mais uniquement des nécessités de la pratique. Les registres du conservateur des hypothèques en effet sont tenus non pas par noms d'immeubles, mais par noms de leurs propriétaires ; si donc l'acte par lequel l'un des vendeurs s'est dessaisi n'a pas été transcrit, bien que les suivants l'aient été, le conservateur ne pourra découvrir cet acte dans ses registres, et il ne pourra que délivrer à ceux qui se proposent de traiter avec lui un certificat négatif.

Loi de 1874. — *Jusqu'à quand l'inscription peut-elle être utilement prise en cas d'aliénation ?*—Comme les créanciers chirographaires et privilégiés, ceux qui ont une hypothèque sur le bâtiment de mer peuvent acquérir un droit de suite, alors même qu'ils ont traité après son aliénation ; mais, il faut que leur titre soit, bien entendu, antérieur à la mutation en douane. Cela même ne devrait pas suffire, et nous exigerons que l'inscription ait été prise avant l'accomplissement de la formalité nécessaire pour transférer la propriété *erga omnes*. Il serait peu équitable, en effet, que l'acquéreur qui a consenti à acheter, sur le vu d'un certificat négatif du receveur des douanes, pût plus tard se voir opposer un titre qu'il n'aurait pas été à même de connaître. Ces principes sont ceux de la loi de 1855 sur la transcription en matière immobilière ; comme ses auteurs, nous devons décider, en matière maritime, que la mutation en douane arrête le cours des inscriptions. Au reste nous n'admettons aucune restriction à cette règle ; la loi de 1855 introduit

bien un délai plus long pour le vendeur ou le copartageant ; mais les exceptions ne sauraient s'étendre en l'absence d'un texte précis ; nous n'avons même aucune situation analogue, puisqu'il s'agit là de privilèges, et que c'est seulement pour les hypothèques que l'inscription sur les navires doit être requise.

Les principes précédents ne cessent de recevoir leur application que quand on se trouve en présence de navires non encore francisés : il n'y a pas de mutation en douane pour ces bâtiments, et la vente étant alors opposable aux tiers dès qu'elle est parfaite entre les parties, c'est du jour où elle aura été conclue que les inscriptions cesseront de pouvoir être utilement prises.

Circonstances autres que l'aliénation rendant impossible l'inscription ? — Au reste, il est, en dehors de l'aliénation, des circonstances qui peuvent rendre impossible l'inscription de l'hypothèque maritime.

Ce sera d'abord la faillite du débiteur. L'art 448 du Code de commerce est très précis sur ce point : « Les » droits d'hypothèque et de privilège valablement » acquis pourront être inscrits jusqu'au jour du juge- » ment déclaratif de la faillite. » Il s'ensuit donc qu'ils ne pourront plus l'être à partir de ce jugement. Ce n'est pas tout, et le texte continue ainsi : « Néanmoins, » les inscriptions prises après l'époque de la cessation » de paiements ou dans les dix jours qui précèdent » pourront être déclarées nulles, s'il s'est écoulé plus » de quinze jours entre la date de l'acte constitutif de » l'hypothèque ou du privilège et celle de l'inscrip- » tion. Ce délai sera augmenté d'un jour à raison de » cinq myriamètres de distance entre le lieu où le

» droit d'hypothèque aura été acquis et le lieu où » l'inscription sera prise. » Sans doute, cet article ne visait, quand il a été voté, que l'hypothèque immobilière, la seule qui existât en 1838 ; mais ses termes sont assez larges pour que la nouvelle hypothèque puisse y rentrer ; et quant à ses motifs, ils s'appliquent certes aussi bien que l'hypothèque grève un immeuble, ou qu'elle porte sur un navire.

L'art. 2146 du Code civil ajoute encore que l'inscription ne produit aucun effet « entre les créanciers » d'une succession si elle n'a été faite par l'un d'eux » que depuis l'ouverture et dans le cas où la succes- » sion n'est acceptée que par bénéfice d'inventaire ».

Nous ne voyons aucun motif pour ne pas appliquer aussi, en notre matière, cette décision. Les motifs qui ont déterminé le législateur existent également quand il s'agit d'une hypothèque maritime. Dans ce cas aussi, on peut craindre que les créanciers qui auront été les premiers avertis d'une acceptation faisant présumer l'insolvabilité de la succession ne se hâtent de remplir les formalités nécessaires pour conserver leur droit. D'ailleurs, les dispositions du Code civil formant en quelque sorte le droit commun, on doit y recourir toutes les fois que d'autres textes visant des situations analogues sont incomplets et insuffisants.

SECTION VI. — PERTE DU DROIT DE SUITE

Nous avons vu combien les lois maritimes sont rigoureuses pour l'acquéreur du navire ; il nous faut maintenant rechercher comment le bâtiment de mer pourra être dégrevé, quand son acheteur se trouvera, par con-

séquent, à l'abri de tout recours dirigé contre lui par les ayant-cause de son vendeur. Ce sont donc les différentes manières dont peut périr le droit de suite que nous passerons en revue. Une distinction fondamentale s'impose à nous, et il est essentiel de séparer nettement les *modes d'extinction* de la *purge*. En cas d'extinction, en effet, le droit de suite est entièrement disparu, sans laisser le moindre recours à ceux qui pouvaient l'invoquer; en cas de purge, au contraire, le droit sur le navire est bien perdu, mais il est remplacé par un droit sur son prix. La situation du créancier est ainsi incomparablement meilleure, puisqu'à défaut d'une garantie il en retrouve une autre qui est encore des plus sérieuses et des plus efficaces.

§ I. — Extinction indirecte du droit de suite

L'extinction du droit de suite se produit de deux façons bien distinctes : elle peut être *indirecte* ou *directe*.

Dans le premier cas, sa disparition est la conséquence de la disparition même de la créance à laquelle il servait de garantie. Le droit de suite, en effet, est un droit accessoire; c'est la faculté de se faire payer sur un bien sorti du patrimoine du débiteur; mais il ne peut avoir d'existence propre, et on ne saurait concevoir qu'il ne fût pas attaché à un droit principal; il ne saurait donc survivre à ce dernier. C'est ce que nous dit expressément le législateur, quoique cela fût peut-être inutile, et nous voyons dans l'article 193 que « les privilèges des créanciers seront éteints, indépen- » damment des moyens généraux d'extinction des

» obligations... » Pour connaître ces moyens, il suffit de s'en référer aux règles ordinaires du droit civil; nous croyons seulement devoir examiner les questions qui peuvent s'élever au sujet de la *prescription*.

La prescription de la créance pourra être une cause fréquente d'extinction du droit de suite, puisque les délais sont très courts en matière maritime. L'aveu même ou la renonciation du débiteur ne le feraient pas renaître, comme le dit en excellents termes M. Demangeat : « Rien ne peut faire que la prescrip-
» tion n'ait pas produit ses effets, et si les tiers ont
» intérêt à les invoquer, ils y sont bien fondés ; nul ne
» pouvant se désister au préjudice de ses créanciers
» d'un droit qui lui était acquis. » Toutefois, nous croyons qu'il y aurait une restriction à apporter à ce principe parfaitement exact en lui-même. Si ce n'est qu'après son aveu ou sa renonciation, que le débiteur a aliéné son navire, le tiers détenteur devrait alors subir l'exercice du droit de suite ? Pourrait-il, en effet, se plaindre d'un acte fait par son auteur à une époque où il n'était pas encore son ayant-cause ? Le droit du créancier était rétabli quand il est devenu propriétaire; il doit le subir, car son vendeur n'a pu lui transférer plus de droits qu'il n'en avait.

§ II. — Modes d'extinction directe du droit de suite.

Si le droit de suite ne peut survivre à l'obligation dont il est l'accessoire, en revanche, il arrivera souvent qu'il disparaîtra avant elle. Ses modes d'extinction sont nombreux; nous nous occuperons successivement de la *renonciation*, de la *prescription*, de la *perte*

de la chose, de la *vente judiciaire,* du *voyage en mer.* Il importe de remarquer que, tandis que les premiers de ces modes reçoivent leur application, quelle que soit la cause d'où provienne le droit de suite, le dernier est étranger au droit hypothécaire; à vrai dire, c'est même là la particularité la plus remarquable qui distingue le droit attaché à l'hypothèque; c'est elle qui fait qu'au point de vue de la durée et de la solidité la garantie instituée par la loi de 1874 est infiniment plus protectrice que celle qu'avait établie le Code de 1808.

Renonciation. — Pour la renonciation, nous n'avons guère qu'à nous reporter au droit commun et aux principes généraux du Code civil; aucune formalité n'est nécessaire pour qu'elle se produise valablement; comme en matière immobilière, la renonciation pourra même très valablement être tacite, ce qui aura lieu, par exemple, si le créancier signe l'acte de vente du navire grevé de son droit.

Y aurait-il lieu d'appliquer, en matière maritime, l'art. 508 du Code de commerce qui, interdisant aux créanciers privilégiés et hypothécaires de participer au vote du concordat, décide que le vote, s'il avait lieu malgré cette prohibition, emporterait de plein droit renonciation à ces garanties? La généralité des termes et celle des motifs qui les expliquent nous obligent à étendre cette présomption de renonciation. Si les créanciers prennent part au vote, les privilèges et hypothèques disparaîtront par là même avec le droit de suite qui y est attaché; et, quant à l'affectation établie au profit des créanciers chirographaires, une décision analogue nous semble s'imposer. Sans

doute, c'est bien au droit de préférence, plus qu'au droit de suite, qu'a songé le législateur en rédigeant l'art. 508; mais on ne saurait admettre que de simples créanciers chirographaires aient un droit plus durable que celui des créanciers qui ont eu la prudence de s'assurer des garanties, où à qui la loi elle-même a cru devoir en accorder.

Prescription. — On ne saurait douter que la prescription ne puisse éteindre le droit de suite. L'article 2262 est général, et tout droit, quel qu'il soit, tombe par conséquent sous le coup de ce texte. Toutefois, il ne saurait être question de son application, tant que le bâtiment est entre les mains de celui qui est tenu personnellement de l'obligation. A son égard, en effet, ce n'est jamais le droit de suite qu'on a à invoquer; et la faculté qu'a le créancier de faire vendre le bâtiment appartenant à son débiteur, s'il n'est pas payé à l'échéance, dérive tout simplement du droit de gage général, que la loi attache à toute obligation. Ce gage est inhérent à la créance elle-même, et ne saurait être atteint par la prescription quand celle-ci ne l'est pas.

Il en est autrement quand le navire est entre les mains d'un tiers détenteur. Le droit de le poursuivre entre les mains du propriétaire actuel est un droit réel, bien certainement distinct du droit principal qui appartient au créancier. Rien ne s'oppose à ce qu'il disparaisse, l'obligation subsistant encore, à ce que, par conséquent, il soit prescrit alors que celle-ci ne l'est pas; et cela pourra arriver, soit que nous supposions que les délais nécessaires pour libérer le tiers détenteur et le débiteur soient différents, soit que l'une

des prescriptions ait été suspendue ou interrompue, sans que l'autre l'ait été.

Combien de temps faudra-t-il avoir possédé le navire pour que le droit de suite soit éteint? Faut-il, par analogie, appliquer tant aux hypothèques et privilèges maritimes qu'au droit de suite attaché aux créances chirographaires, l'article 2180 du Code civil? D'après ce texte, la prescription est acquise au détenteur « par » le temps réglé pour la prescription de la propriété » à son profit ; dans le cas où la prescription suppose » un titre, elle ne commence à courir que du jour où il » a été transcrit sur les registres du conservateur ». Le délai sera donc de 30 ans, ou de 10 ou 20 ans, suivant les cas. Nous ne croyons pas qu'il y ait lieu de tenir compte de cette disposition? Comme nous allons essayer de le démontrer, il est certains cas où il est inutile d'y recourir, les principes généraux suffisant amplement à nous donner une solution identique à celle qu'il contient ; dans les autres, en revanche, ils seraient un obstacle insurmontable à son application. En premier lieu, en effet, le délai de 30 ans suffira évidemment pour libérer le navire, puisque c'est le délai de droit commun, le plus long qu'admettent nos lois, celui auquel il faut se référer, quand aucun texte spécial n'y déroge. En second lieu, on est forcé de reconnaître que le délai de 10 ou 20 ans serait insuffisant. La raison en est bien simple, c'est que, même pour la propriété des navires, la prescription de 10 ou 20 ans serait inapplicable. Nous savons que sur ce point nous sommes en complet désaccord avec l'opinion si autorisée de M. Labbé. Suivant lui, on ne saurait sans doute invoquer le délai de 10 ans, puisqu'en l'établissant

dans une hypothèse toute particulière, en matière immobilière, le législateur a eu en vue la situation respective des biens et du domicile de leur propriétaire; mais il n'en est plus de même du délai de 20 ans, puisqu'en le créant on n'a eu en vue que la bonne foi, et non plus la situation du domicile. Toutefois, cette argumentation ne saurait nous convaincre; l'art. 2265, qui crée la courte prescription, se réfère uniquement aux immeubles, et nous ne pensons pas qu'il nous soit possible de l'étendre aux bâtiments de mer. Les navires, en effet, sont meubles en principe, et s'ils sont « censés immeubles,» ce n'est qu'au point de vue de la faculté qu'on peut avoir d'exercer sur eux un droit de suite; la loi n'apporte aucune autre restriction à leur nature mobilière.

Nous ne saurions adopter davantage le système de Dufour[1] qui, tout en se refusant à appliquer l'article 2265, a cru que la propriété des navires pouvait s'acquérir par une prescription beaucoup plus courte encore. Suivant lui, les conditions requises par l'art. 193 pour éteindre le droit des créanciers auraient le pouvoir d'atteindre un but bien différent; leur accomplissement ferait acquérir la propriété à celui qui, ne tenant pas son titre du *verus dominus*, aurait besoin de la prescription pour consolider son droit. Mais rien ne nous autorise à donner une semblable portée à cet article; il y a certes bien loin de l'effet qu'il reconnaît au voyage en mer fait dans les conditions qu'il indique à celui qu'on veut lui faire produire. Pour créer une prescription si courte et si exceptionnelle, il faudrait un texte et il nous fait défaut. Au

1. Tome II. p. 350.

reste, on ne saurait facilement comprendre comment les conditions de l'art. 193 ont pu être remplies quand le vendeur n'est pas le *verus dominus*, puisqu'elles consistent précisément dans un voyage en mer fait après une vente régulièrement faite, et, comme nous le montrerons, transcrite au bureau des douanes, ce qui, nous semble-t-il, n'a pu avoir lieu dans l'hypothèse que nous avons en vue. En résumé la prescription de trente ans est la seule qui soit applicable à la propriété des navires ; c'est aussi la seule qui le soit au droit de suite qui n'en est qu'un démembrement. C'est le système que nous impose la loi ; mais nous avouons que nous ne saurions en cela l'approuver. Le législateur a sans doute cru qu'il était inutile de parler de la prescription à propos des navires et que les principes généraux devraient suppléer à son silence ; il oubliait qu'à cause des règles toutes spéciales qu'il édictait pour ces biens, il était aussi impossible de leur appliquer la courte prescription établie par l'art. 2265 à l'égard des immeubles que celle qu'établit l'art. 2279 pour les meubles.

Perte de la chose. — Il est inutile de démontrer que la perte de la chose doit entraîner celle du droit de suite. Il est trop évident que son objet venant à disparaître, il ne peut lui survivre. Il nous suffira donc de résoudre les quelques questions auxquelles peut donner naissance l'application du principe. Avant tout, il importe de déterminer avec précision quand il y a perte de la chose ; ce problème, quoique bien simple en apparence, n'est pas sans donner naissance à quelques difficultés.

L'hypothèse la plus usuelle est celle d'un naufrage

qui aura détruit le bâtiment ; mais il arrivera souvent que le navire tout entier n'aura pas été englouti par les flots, et les effets du désastre peuvent être bien différents suivant les circonstances dans lesquelles il se sera produit. Il se peut que le bâtiment, tout en ayant été sérieusement endommagé, existe cependant encore et que les différentes parties qui le composent forment encore un tout ; il n'y a pas de raison alors pour déclarer éteint le droit des créanciers ; leur gage existe toujours, et ils peuvent se payer sur son prix ; mais, il en serait autrement s'il ne restait du navire que des débris séparés, ne conservant plus en aucune façon la forme primitive ; les droits réels existant auparavant seraient alors éteints. Théoriquement donc, la distinction s'établit nettement ; mais on conçoit qu'en pratique elle puisse donner lieu à de délicates contestations que devront trancher les tribunaux.

On s'est souvent demandé, dans l'antiquité surtout, s'il fallait considérer comme étant toujours le même le vaisseau dont, par suite de réparations successives, on aurait remplacé toutes les parties. Cette question se discutait notamment à propos du fameux vaisseau de Thésée que l'on conservait à Athènes. Nous ne voyons, quant à nous, aucune difficulté à admettre que son identité n'a pas disparu et que, par conséquent, les droits qui existaient sur lui continuent à le grever. Ce ne sont pas, en effet, les différentes parties du navire qui ont été données en gage, mais bien un ensemble qui subsiste toujours, malgré les modifications apportées aux pièces qui le composaient.

Les jurisconsultes romains se demandaient également ce qui arriverait dans l'hypothèse encore moins

pratique où le propriétaire du navire l'aurait démoli, puis reconstruit avec les mêmes matériaux. Nous n'indiquerions même pas une espèce si bizarre, si nous ne tenions à réfuter, sur ce point, la décision du jurisconsulte Paul. D'après lui, tout dépend de l'intention du propriétaire; et les droits rèels seraient éteints, s'il avait démoli avec l'intention d'employer les matériaux à une autre destination. Nous ne saurions admettre qu'on donne à la fraude tant de facilités. D'ailleurs, ici, comme dans le cas précédent, nous nous trouvons toujours en face d'un ensemble de matériaux qui est l'objet même sur lequel un droit avait été constitué. Ces deux solutions sont celles que donnent MM. Dufour et Desjardins.

A côté de la perte matérielle de la chose, il y a la perte légale qui aura lieu en cas de prise. Nous avons déja dû étudier ce fait juridique, en supposant qu'il se produisait alors que le détenteur était le débiteur lui-même; sans doute, il ne pouvait être question, dans cette hypothèse, de le considérer comme éteignant un droit de suite que le créancier n'avait jamais été à même d'exercer; mais nous avons dit que ce fait constituait alors une aliénation ne donnant pas lieu à ce droit à l'encontre du nouveau propriétaire. Si nous nous plaçons maintenant dans le cas où le navire, au moment de la prise, était entre les mains d'un tiers détenteur, nous devons dire que le droit de suite sera par là même éteint. Nous aurions, au reste, à répéter ici les arguments que nous avons déjà donnés pour démontrer que la prise fait disparaître toutes les charges qui pouvaient grever le bâtiment. Peut-être faut-il en dire autant de la confiscation; nous ne

reviendrons pas sur les doutes que nous avons déjà exprimés à ce sujet.

VENTE JUDICIAIRE. — La vente judiciaire éteint le droit de suite des créanciers des précédents propriétaires, aussi bien qu'elle empêche ce droit de prendre naissance au profit de ceux du propriétaire actuel. C'est bien ce qui ressort de l'article 193 que nous avons expliqué et interprété plus haut.

VOYAGE EN MER. — Nous arrivons maintenant au mode d'extinction du droit de suite le plus usuel, mais aussi le plus compliqué en théorie et donnant lieu aux plus grandes difficultés et aux plus graves controverses.

Nécessité de ce mode d'extinction. — La renonciation, la prescription, la perte de la chose, la vente judiciaire sont des moyens tout exceptionnels et qui ne sont pas à la disposition de tous les acquéreurs. Cependant il est indispensable, au point de vue du commerce maritime et de la libre circulation des biens, que la loi donne à ceux qui se rendent acquéreurs d'un navire le moyen de le dégrever d'une charge des plus lourdes et d'un danger qui constamment les menace ; il faut, en un mot, qu'il y ait au droit de suite un terme et qu'il soit fixé de telle sorte qu'il soit de nature à se rencontrer dans toutes les circonstances et après toutes les aliénations. Le problème, comme on le voit, est complexe ; il l'est surtout à cause de la nécessité de ménager deux intérêts rivaux et parfaitement légitimes. Si, d'une part, on doit venir en aide aux acquéreurs, on ne doit pas moins respecter le droit des créanciers et ne pas les exposer à voir compromettre la garantie sur laquelle ils ont compté, sans qu'il ait été en leur

pouvoir de la conserver. C'est ce qu'a cherché à faire le législateur dans notre article 193, en ce qui concerne au moins les créanciers chirographaires et privilégiés ; nous ne trouvons rien d'analogue dans la loi sur l'hypothèque, et cela se comprend aisément, puisqu'on a voulu en faire une garantie particulièrement énergique et que ses dangers sont atténués par la publicité.

Historique. — L'article 193 reproduit à peu près textuellement les dispositions de l'Ordonnance de 1681. C'est après un voyage en mer, fait sous certaines conditions que nous aurons à déterminer, que s'éteint le droit de suite. Le législateur a pensé que tout vaisseau étant, par sa nature même, destiné à naviguer, ce fait d'un voyage se produirait toujours, et cela dans un assez bref délai après l'aliénation. Il y a donc là un moyen très simple d'amener la libération du navire, moyen qui se trouvera à la portée de tous les acquéreurs. D'ailleurs, le départ est toujours connu au port ; il donne lieu à une foule de marchés, à des formalités en douane ; il est donc entouré d'une publicité très sérieuse qui devra certainement prévenir tout créancier quelque peu soucieux de conserver son droit. C'est un avertissement pour lui, une mise en demeure d'avoir à se faire connaître pour permettre au nouveau propriétaire de payer entre ses mains le prix qu'il a promis à son vendeur en échange du bâtiment grvée du droit de suite. On comprend donc que les dispositions anciennes, pratiquées depuis plus d'un siècle, aient paru aux rédacteurs du Code concilier les intérêts rivaux et réunir à un degré suffisant les conditions qu'ils cherchaient à remplir. Cet avis toutefois n'était

pas unanime et le projet fut très vivement combattu, notamment dans les observations du tribunal de Nantes. Sans doute, il ne contestait pas que le système que l'on proposait n'offrît une suffisante protection aux créanciers; mais c'est au point de vue de l'acquéreur qu'il se plaçait pour le critiquer, pour le déclarer gênant et extrêmement rigoureux. Aussi voulait-il rendre facultatif ce mode d'extinction et permettre à l'acheteur d'en employer un autre : « On pour- » rait, disait-il, à l'imitation de l'édit de 1771, ordon- » ner qu'il y aurait en bourse un tableau où seraient » affichés par les courtiers des extraits de toutes les » ventes de navires et autres bâtiments au-dessus du » port de 10 tonneaux, que le temps de l'affiche serait » de trois mois, que les créanciers qui voudraient s'op- » poser notifieraient leur opposition aux mains de l'un » des courtiers qui en donnerait connaissance au » vendeur, que si les trois mois s'écoulent sans oppo- » sition, les courtiers délivreraient à l'acquéreur un » certificat de l'affiche sans opposition. »

Quant au tribunal d'Ajaccio, il voulait qu'un délai de trois mois éteignît le droit de suite, dans le cas où une force majeure retiendrait le navire au port.

Quelles aliénations et quelles créances sont visées par l'article 193 ? — Malgré ces observations, l'ancien système prévalut et fut adopté, sauf quelques modifications dont nous nous rendrons compte en étudiant dans ses détails l'article 193. D'après le texte, c'est après une vente volontaire, que le voyage en mer a le pouvoir d'éteindre le droit des créanciers. Nous ne pouvons toutefois prendre absolument à la lettre ces expressions. Sans doute, la vente volontaire sera le

cas de beaucoup le plus fréquent et le plus usuel ; et on comprend, par suite, que ce soit celui qui ait surtout frappé le législateur ; mais il est clair que ces termes n'ont été employés que pour faire opposition à l'expression de vente judiciaire qui se trouve dans la première phrase ; en somme, ce sont toutes les aliénations non visées par le premier paragraphe qu'a entendu viser le second, cette interprétation s'impose ; car il est impossible de soutenir que le législateur ait pu créer un droit de suite sans indiquer en même temps le moyen de le faire disparaître. M. Desjardins dit avec raison qu'on doit appliquer notre article à ces ventes intermédiaires qui, tout en ne rentrant pas dans la dénomination de vente en justice, sont cependant entourées de formalités spéciales ; il serait en effet contradictoire de mieux protéger les créanciers par ce motif unique qu'ils ont été mieux avertis. Mais nous irons plus loin, et il nous semble que notre texte doit logiquement s'appliquer en cas d'échange, de donation, ou de legs, etc...

A un autre point de vue, on a quelquefois voulu restreindre la portée de la loi, et cette prétention a été notamment soulevée devant la Cour d'Aix en 1824. Le voyage en mer, disait-on, ne saurait mettre obstacle au droit de ceux dont la créance a été rendue publique ; l'acquéreur est averti, dans ce cas ; à lui de prendre ses précautions. Le texte toutefois a une portée trop générale pour qu'il soit possible de refuser aux acquéreurs une protection et une garantie aussi utiles que légitimes. Au reste, le système que nous combattons serait, en pratique, inapplicable. Pour deux créances seulement, on exige l'enregistrement

au greffe du tribunal de commerce ; ce sont le marché de fournitures d'armement, et le prêt à la grosse ; mais rien n'est déterminé quant au greffe du tribunal où doit se faire l'enregistrement, et on ne saurait sérieusement considérer comme une mesure de publicité suffisante celle qui obligerait les tiers désireux de se renseigner à s'adresser aux greffiers de tous les tribunaux de commerce de France.

Qu'est-ce qu'un voyage en mer d'après l'art. 194? — C'est dans les art. 193 et 194 du Code de commerce qu'il nous faut chercher quelques détails sur le mode d'extinction du droit de suite qui nous occupe ; le premier nous indique dans quelles circonstances spéciales doit être effectué le voyage ; le second nous dit ce qu'il faut au juste entendre par un voyage en mer.

Il nous paraît logique d'intervertir l'ordre des textes, et nous allons d'abord nous demander ce qu'est un voyage, au sens de nos textes. L'Ordonnance avait négligé de préciser ce point qui était par conséquent laissé à l'arbitraire des commentateurs. Mais l'interprétation du texte avait été donnée par Valin avec l'autorité qui s'attachait à toutes ses décisions. D'après le jurisconsulte, il fallait et il suffisait qu'il y eût eu départ du navire et arrivée dans un port dépendant d'une autre amirauté que celle du port de départ. Ce délai ne présentait aucune fixité ; et il était, suivant les cas, trop long ou trop court. C'est ce que firent remarquer les tribunaux de commerce, et aujourd'hui, nous trouvons dans l'art. 194 une autre solution. « Un navire » est censé avoir fait un voyage en mer, — Lorsque son » départ et son arrivée auront été constatés dans deux » ports différents et 30 jours après le départ ; — Lorsque,

» sans être arrivé dans un autre port, il s'est écoulé » plus de 60 jours entre le départ et le retour dans le » même port, ou lorsque le navire parti pour un » voyage de long cours a été plus de 60 jours en voyage » sans réclamation de la part des créanciers du ven- » deur. »

Trois hypothèses distinctes sont nettement prévues dans ces 3 paragraphes. En premier lieu, on vise un voyage ordinaire ne présentant aucune des particularités qui seront relevées ensuite ; en second lieu, la loi s'occupe de l'hypothèse où le bâtiment revient au port de départ, sans être arrivé dans un autre port; en troisième lieu, enfin, c'est du voyage au long cours que s'occupe notre article.

Première hypothèse. — Pour que le voyage ordinaire éteigne le droit de suite, tous les commentateurs remarquent que la loi veut que 4 conditions se trouvent réunies. Ce sont : 1° le départ d'un port ; 2° l'arrivée dans un port différent; 3° la constatation du départ et de l'arrivée ; 4° l'expiration d'un délai de 30 jours.

1° *Départ.* — Le départ aura lieu toutes les fois que le vaisseau sortira du port en vue d'une expédition quelconque ; ce ne serait pas un départ, bien entendu, si le navire ne sortait que pour aller se faire réparer ailleurs. « Il n'y aurait pas réellement de voyage, nous » dit Valin, n'étant question que d'un radoub qui ne » peut être qu'une préparation à un voyage » ; et depuis, tous les commentateurs ont reproduit cette doctrine.

2° *Arrivée.* — L'arrivée se produira quand le bâtiment entrera au port qui était le terme du voyage et

le but de l'expédition. Peu importe que, pour une cause quelconque, le navire soit obligé de relâcher ailleurs : on ne peut dire qu'il est arrivé, parce qu'il interrompt momentanément sa navigation. Si on se refusait, en effet, à admettre ce système, les créanciers seraient exposés à des erreurs et à des fraudes très préjudiciables. Le port de destination avait été déclaré à la douane ; il était porté sur les papiers de bord et toutes les pièces délivrées au moment du départ ; les tiers l'ont connu ; et c'est sur son éloignement plus ou moins grand qu'ils se sont basés pour apprécier la durée probable du voyage, par là même le temps qui leur était accordé pour exercer leur droit. Ils ont pu croire que leurs intérêts n'étaient pas immédiatement compromis, et retarder par suite leur action, dans l'espérance d'un paiement prochain. Faut-il leur reprocher leur négligence, leur imputer à crime les ménagements très légitimes qu'ils ont pu garder et les exposer ainsi à un danger contre lequel il leur était impossible de se mettre en garde ? Nous ne pouvons le croire, et nous nous refusons à subordonner au hasard l'existence d'un droit parfaitement certain.

La question est plus délicate, quand il s'agit des *échelles*. On appelle ainsi des ports situés sur la route du vaisseau, auxquels il doit s'arrêter, d'après la déclaration même faite au moment du départ, sans cependant que ce soit le terme et le but de l'expédition. M. Laurin voudrait qu'on assimilât aux ports de relâche les échelles, par cette raison que le séjour du navire y étant très court, un temps suffisant ne serait pas laissé aux créanciers pour exercer leurs droits. La majorité des auteurs, au contraire, se montre moins rigoureuse

pour l'acquéreur. Ces ports, dit-on, ont été inscrits sur les différentes pièces; les créanciers les ont ainsi connus et ont pu savoir à quoi s'en tenir. On ne comprend guère, du reste, l'argument qu'on prétend tirer de la brièveté du séjour du navire, un délai de 30 jours étant, en tout cas, accordé aux créanciers. Quant à la loi, ses expressions, même prises à la lettre, s'accordent très bien avec cette dernière opinion. Est-ce forcer ses termes que considérer qu'il y a eu plusieurs voyages commençant et finissant chacun au port d'échelle?

3° *Constatation du départ et de l'arrivée.* — La troisième condition n'est autre que la constatation des deux premières; mais il est inutile qu'elle se produise dans une forme spéciale, rien n'étant prescrit à cet égard. En cas de contestation, il suffira de prouver par un moyen quelconque des faits qui seront, le plus souvent, faciles à établir; c'est un point qui est laissé à l'appréciation du juge. Il y a bien, en France, dans chaque port, un registre d'entrée et de sortie tenu en exécution du décret de vendémiaire an II. Dans la plupart des cas, c'est à lui, si une difficulté se produit, qu'on devra avoir recours; mais, à défaut de mention sur ce registre, les autres modes de preuve n'en seront pas moins admis. On comprend aisément, d'ailleurs, que la loi n'ait pas imposé celui-là; puisque, d'une part, un registre de ce genre peut fort bien n'être pas tenu dans certains pays étrangers, et que, d'autre part, même en France, il serait injuste de priver les tiers d'un droit, à cause de l'omission d'une formalité qu'il ne dépendait aucunement d'eux de faire accomplir.

4° *Délai de* 30 *jours.* — La dernière condition est, nous l'avons dit, une innovation de notre Code. Pour

qu'il y eût voyage, il suffisait auparavant qu'il y eût changement d'amirauté ; mais la durée du trajet pouvait être très courte, et il n'était pas impossible que le créancier le plus diligent ne connût le départ du navire qu'après qu'il était déjà arrivé au port où il se rendait. Le législateur moderne a pensé qu'il était indispensable de laisser un certain délai pour permettre aux ayant-droit de se mettre en mesure de sauvegarder leurs intérêts. En conséquence, il exige un délai de 30 jours ; reste à savoir ce que nous devons au juste entendre par là. Suivant MM. Pardessus et Boulay-Paty, une navigation ayant duré 30 jours de suite est nécessaire : « Quelles que soient les causes, » dit ce dernier auteur, qui aient pu faire relâcher ou » débarquer dans un port autre que celui de destina- » tion pendant cet espace de 30 jours, l'absence qui » n'a pas eu cette durée n'est pas comptée. » Tout cependant nous conduit à repousser cette doctrine que ne sauraient justifier ni le texte, ni l'esprit de la loi, ni l'intérêt du commerce. Nulle part il n'est dit que le départ et l'arrivée dussent être séparés par un si long intervalle. Ce que veut dire le texte, c'est qu'un voyage en mer ne sera censé effectué que si d'une part on prouve le départ et l'arrivée, et que si, d'autre part, un délai de 30 jours s'est écoulé depuis le départ. Ce sont deux conditions distinctes, n'ayant entre elles aucun rapport.

La solution de M. Boulay-Paty est donc bien loin d'être le résultat de l'interprétation rigoureusement littérale des expressions de l'art. 194.

Quant à l'esprit de la loi, la discussion nous montre bien quel il est. A M. Crétet proposant d'exiger formel-

lement une navigation de 30 jours, M. Regnaud de Saint-Jean d'Angely répondit que « le terme serait » trop long pour le cabotage en temps de paix » et rien ne fut changé à la rédaction primitive.

M. Regnaud avait certes pleinement raison, et aujourd'hui surtout, décider comme le voulait M. Crétet ce serait dans bien des cas donner une durée indéfinie au droit de suite. Les petits bâtiments de cabotage ou de pêche font bien rarement une navigation continue de 30 jours, et quant aux grands navires, qui, pour la plupart, sont mus par la vapeur, on trouverait peu d'exemples d'une navigation ayant duré un pareil délai. Au reste, il serait bien impossible de voir dans l'intérêt de qui la loi se serait montrée si exigeante. Ce qu'il importe aux créanciers, c'est qu'il intervienne un fait de nature à les avertir et qu'un temps suffisant leur soit ensuite laissé ; mais que le navire ait passé ce temps en mer, ou dans le port soit de destination, soit de relâche, voilà qui ne peut guère les intéresser. Cette théorie a été admise par un jugement du tribunal de Marseille [1] dans les circonstances suivantes. Un navire avait été vendu à Marseille, puis envoyé à Toulon. Une partie du prix ayant seule été payée, les vendeurs réclamèrent le surplus aux acheteurs qui le refusèrent en se fondant sur ce que les privilèges n'avaient pu être purgés par la navigation de Marseille à Toulon. Mais le tribunal de Marseille repoussa ce moyen de défense en déclarant que : « Dans l'espèce le demandeur justifie du départ du navire de Marseille, et de son » arrivée à Toulon, ainsi que de l'expiration du délai » de 30 jours.—Que dès lors aucune exception fondée

1. 10 mars 1830 (*Journal de Marseille*, 11-I-218).

» ne peut dispenser les sieurs X... d'en payer le prix
» convenu au vendeur. » Ainsi, il se peut fort bien que le vaisseau ne soit resté en mer qu'une partie du délai de 30 jours. Mais faut-il aller plus loin et décider qu'il y aurait lieu d'appliquer le premier paragraphe de l'art. 194, alors même que le navire serait revenu au port de départ avant l'expiration de ce délai, pourvu, bien entendu, qu'il soit accompli quand l'acquéreur veut invoquer la libération du bâtiment ? Nous ne voyons à cela aucune difficulté, et nous partageons pleinement sur ce point l'avis de MM. Dufour et Demangeat. L'interprétation que nous avons donnée du texte dans l'hypothèse précédente nous impose cette solution. Nous avons dit que le délai fixé par la loi était une condition absolument distincte de la constatation du départ et de l'arrivée et que peu importait le lieu où le navire se trouvait pendant la période de 30 jours. Nous admettrons donc qu'il peut parfaitement revenir au port d'où il est parti. Nous n'ignorons pas que de sérieuses objections nous sont faites par MM. Desjardins et Laurin; suivant eux, l'intérêt des créanciers ne serait pas suffisamment sauvegardé, un retour hâtif ayant pu leur faire croire que le navire n'était pas parti. Nous serions sans doute d'accord avec ces auteurs, si le navire n'était sorti que pour une simple excursion, une traversée si peu importante qu'elle ne constituerait pas une expédition, un voyage à proprement parler. Certes un départ de ce genre aurait pu être ignoré du public; lui reconnaître un effet juridique à l'encontre des tiers, ce serait les rendre trop souvent victimes de fraudes faciles à pratiquer. Mais s'il y a eu une véritable expédition commerciale, si peu longue qu'elle ait été, la

situation change du tout au tout. Les actes qui l'ont précédée ont averti les ayant-droit et ce n'est pas un retour hâtif qui peut faire qu'ils n'aient pas été avertis du départ, et qu'ils n'aient pas été suffisamment mis en demeure. On a même pu dire avec raison que le danger était surtout grand pour les tiers quand le navire était hors du port ; c'est quand il est surtout que l'acheteur sera à même de faire des actes de propriétaire, de nature à révéler à tous son acquisition. Au reste, il est impossible de nier que le système contraire serait au plus haut point nuisible à certaines industries qui, de nos jours surtout, ont pris un assez grand développement. Entre beaucoup de points de nos côtes, il existe des services réguliers de navigation, et les voyages effectués par les bâtiments qui y sont employés sont bien loin de durer un mois aller et retour compris. Il serait donc impossible de les libérer jamais quand ils auraient été l'objet d'une aliénation.

En résumé, tout ce que la loi exige c'est l'expiration d'un délai de 30 jours, et il est à remarquer que le point de départ sera la sortie du navire du port, et non la délivrance du congé par le receveur des douanes.

Telles sont les conditions qui constituent, au sens de notre article, un voyage en mer, mais, nous l'avons vu, il est des hypothèses spéciales pour lesquelles l'application du principe général a paru au législateur trop rigoureuse ou même entièrement impraticable.

Deuxième hypothèse. — Il peut se faire qu'un navire parte d'un port pour une expédition, sans se rendre pour cela à un port déterminé qui puisse être considéré comme le but du voyage : c'est ce qui se présentera fréquemment pour les bâtiments de pêche,

ou encore en temps de guerre maritime, pour les bâtiments armés en course, au cas où la lutte s'engagerait avec une des nations qui n'ont pas adhéré à la Déclaration de Paris. En outre, un navire part quelquefois pour un port qu'il se trouve dans l'impossibilité d'atteindre et revient alors à son point de départ sans avoir réalisé le but de son expédition ; ceci aura lieu notamment si un blocus rendait les côtes inaccessibles aux navires de commerce. Notre premier paragraphe serait inapplicable dans toutes ces hypothèses puisqu'il exige que le bâtiment soit arrivé. L'Ordonnance n'avait pas prévu cette difficulté, et elle n'avait indiqué par suite aucun moyen d'y remédier. Le tribunal de Cassation fit, avec beaucoup de raison, ressortir les inconvénients de cette omission. Dans bien des cas il y aurait, en effet, impossibilité absolue de mettre un terme au droit des créanciers, quoique ceux-ci eussent pu être prévenus et que l'acquéreur eût fait tout ce qui était en son pouvoir pour se mettre à l'abri de leur action. Aussi crut-on équitable de décider que le navire serait dégrevé « lorsque, sans être arrivé » dans un autre port, il s'est écoulé plus de 60 jours, » entre le départ et le retour dans le même port ». Le délai est doublé parce qu'on a jugé nécessaire de mieux protéger les ayant-droit, moins sérieusement prévenus quand ils n'ont pas été avertis par les formalités qui se produisent en cas d'arrivée du navire.

Troisième hypothèse. — Enfin, le législateur a pensé qu'il pourrait être bien dur d'appliquer la règle générale posée au début de l'article aux voyages au long cours. L'arrivée pourrait n'avoir lieu que fort longtemps après le départ, et on ne voulait pas laisser

peser sur les armateurs, pendant une période aussi longue, une menace qui aurait pu être préjudiciable à notre commerce avec les pays lointains. En conséquence, on décide que, toutes les fois qu'il y aura un voyage au long cours, tel que le définit le Code de commerce, aux conditions rigoureuses posées par l'art. 194, on substituera un simple délai; mais ici encore il sera de 60 jours et non de 30, parce que les formalités de nature à avertir les tiers seront moins nombreuses. Sans aucun doute ce délai pourra s'accomplir, alors que le navire sera dans un port de relâche ; même dans ce cas, en effet, il est « en voyage », et c'est tout ce qu'exige la loi. Cette disposition était très raisonnable à l'époque où le Code a été promulgué ; mais les conditions de la navigation ont singulièrement changé depuis. Grâce aux perfectionnements apportés à nos bâtiments, à la vitesse plus grande due tant à l'introduction de la vapeur qu'aux progrès introduits même dans la construction des navires à voile, les voyages de 60 jours sont devenus beaucoup moins fréquents. Dans une foule de cas, le navire sera parvenu à destination, même s'il est parti pour un voyage au long cours, avant l'expiration des deux mois; et alors, la question se posera de savoir si nous ne pourrions lui faire l'application du paragraphe 1er, et décider que l'arrivée, jointe à l'expiration du délai de 30 jours, suffira pour éteindre le droit des créanciers. Certes il y aurait grand avantage à pouvoir le faire, car il importe de ne pas étendre le droit de suite au delà de ce qui est nécessaire pour protéger les créanciers vigilants et soucieux de défendre leurs intérêts. Fort heureusement, nous ne doutons pas que le texte ne puisse fort bien se plier aux exigen-

ces du commerce ; la première partie de notre article est absolument générale, et rien ne nous indique qu'il faille l'appliquer restrictivement au cabotage et aux voyages ordinaires ; et, quant au dernier paragraphe, il n'a certainement pas eu pour but de restreindre la portée du principe général. Ce qu'on a voulu bien plûtôt, c'est donner plus de facilités à l'acquéreur pour dégrever le navire, c'est limiter à deux mois un délai qui aurait pu être fort long s'il avait dû ne se terminer que par l'arrivée du navire au terme de son voyage ; mais si l'acheteur trouve plus d'avantages à se placer sous l'empire du droit commun, ce serait aller contre l'intention des rédacteurs du Code que de l'en empêcher. M. Dufour ne partage pas cette opinion, et il semble craindre que l'intérêt des créanciers ne soit compromis par notre doctrine. C'est en leur faveur, croit-il, qu'a été écrite la disposition qui nous occupe ; on ne peut leur en enlever le bénéfice. Nous avouons ne pas apercevoir le motif qui aurait pu porter le législateur à augmenter le délai qu'il accorde aux tiers, dans le cas où le voyage qu'entreprend le vaisseau est au long cours. Pour eux, la situation est la même dans tous les cas ; le départ a suffi pour les mettre en demeure de se faire connaître ; et cela est surtout vrai quand il s'agit d'un voyage qui a dû être précédé de marchés plus considérables, et entouré par là même d'une plus grande publicité ; c'est donc *a fortiori* qu'on devra se contenter dans ce cas d'un délai de 30 jours joint au fait de l'arrivée. En résumé, le but de l'art. 194 *in fine* n'a pas été d'étendre le délai au profit des créanciers, mais, au contraire, de l'abréger dans certains cas au profit des armateurs ; on ne saurait le retourner contre eux.

Conditions exigées par l'art. 193. — Cette longue étude nous a montré ce qu'il faut entendre par le voyage en mer ; il nous reste à faire connaître dans quelles conditions spéciales il doit s'accomplir. Elles sont au nombre de deux ; nous les trouvons indiquées par l'art. 193 et elles dérivent d'ailleurs parfaitement du but que nous avons reconnu être celui des rédacteurs du Code de commerce. Le voyage joue le rôle d'un acte public faisant connaître à tous le changement qui s'est produit dans la propriété du navire ; c'est, on peut le dire, une sommation collective adressée aux ayant-cause du vendeur, sommation d'avoir à faire connaître leurs droits et de les exercer immédiatement. On conçoit donc que ce voyage ne peut éteindre les droits réels que si, d'une part, il indique suffisamment la mutation qui a eu lieu, et si, d'autre part, il s'accomplit tout entier, sans que les ayant-droit aient répondu à la sommation par une opposition. Aussi l'art. 193 exige-t-il que le voyage ait été fait: 1° — *sous le nom et aux risques de l'acquéreur* et 2° — *sans opposition de la part des créanciers du vendeur.* Nous allons préciser le sens de ces différents termes.

Première condition.— Sous le nom et aux risques de l'acquéreur. — Ces expressions ont été empruntées au texte de l'Ordonnance (art. 2, t. X, l. II). D'après Valin, l'Ordonnance introduit ainsi une formalité supplétive au défaut d'une « tradition réelle sensible pour donner » à la vente du navire sa perfection et son effet contre » les créanciers du vendeur ». Est-ce à dire que le voyage fait dans les conditions prévues par la loi constituera une véritable tradition, qui, dans le cas où il n'y en aurait pas eu d'autre, par exemple, aura pour effet

de transférer la propriété et de rendre la vente parfaite entre les parties. Nous ne le pensons pas, et ceci d'ailleurs n'aurait aucun sens aujourd'hui que la propriété se transfère par l'effet des obligations ; mais Valin veut dire sans doute que dans le cas très-fréquent où la tradition n'aura pas été publique, aura été fictive par exemple, le voyage en mer qui la suit y suppléera en quelque sorte en portant à la connaissance de tous un fait qui jusque-là aura très bien pu rester ignoré. Le voyage, dès lors, devra remplir ce but et être de nature à avertir les tiers. On a voulu soutenir, toutefois, qu'un voyage quelconque serait ordinairement suffisant pour satisfaire aux prescriptions légales. Le navire, en effet, n'est-il pas au nom de l'acquéreur dès qu'il en a la possession ; n'est-il pas à ses risques dès que la propriété a été tranférée par application de la règle : *res perit domino*. Il n'est pas besoin d'avoir beaucoup approfondi nos textes pour comprendre au premier abord combien une telle interprétation serait contraire à leur esprit. On en revient en somme à dire que notre paragraphe n'a aucun sens et que le législateur a parlé pour ne rien dire. Pour trouver, dans cette opinion, une portée pratique à cette disposition légale et rencontrer une hypothèse où elle renferme vraiment une condition nouvelle, il faudrait se placer dans un cas tout exceptionnel, celui où le vendeur, tout en aliénant le vaisseau, s'en serait réservé la jouissance ; en vertu de l'art. 193, le voyage qui suivrait cette acquisition ne pourrait éteindre le droit de suite parce que le bâtiment serait encore vraiment aux risques du vendeur ; mais il est évident qu'on n'a pu songer à écrire une règle

générale pour une hypothèse aussi rare et aussi peu pratique. D'ailleurs, les dangers d'une pareille doctrine seraient considérables et un créancier serait exposé à perdre son droit sans avoir été mis en demeure de l'exercer ; la tradition n'a-t-elle pas pu être purement fictive, surtout s'il s'agit d'une part vendue par un copropriétaire qui n'administrait pas le navire et ne se mêlait en rien de son exploitation ? L'aliénation, dans ce cas, n'aura certainement pas été portée à la connaissance des ayant-droit. Sans doute une action révocatoire sera donnée, en cas de fraude, à ceux qui en auront été victimes ; mais cette action ne pourra être exercée que dans des circonstances très spéciales, et le succès en sera toujours problématique, puisque c'est au demandeur qu'incombe la preuve difficile de la fraude.

En outre, comme le fait très justement remarquer M. Cauvet, il y aurait dans ce système contradiction manifeste entre les articles 193 et 196 ; ce dernier, comme nous le verrons, déclare que la vente faite en voyage ne saurait nuire aux créanciers du vendeur, et cela parce qu'on suppose que, presque toujours, ils n'en auront pas été avertis. Or, ne serait-il pas souverainement illogique de ne pas tenir compte d'une vente forcément clandestine, et au contraire de faire produire tous ses effets *erga omnes* à une vente qui n'a été clandestine que par la faute des parties ?

Cette doctrine ne peut donc être celle de la loi, et en exigeant que le voyage ait lieu sous le nom et aux risques de l'acquéreur, le législateur a voulu indiquer par là quelques circonstances de nature à donner une publicité à la vente qui a eu lieu entre les parties.

En étudiant de près ces termes, leur signification se révélera facilement.

Pour que le navire soit au nom de l'acheteur, il suffit sans doute qu'il en soit le propriétaire ; mais il n'en est pas de même pour qu'il *voyage* sous son nom. Il existe des expéditions délivrées en vue du voyage ; c'est à elles qu'il faut s'en rapporter pour tout ce qui le concerne. La seule manière d'interpréter sainement notre article est donc de décider que les expéditions doivent avoir été prises au nom du nouveau propriétaire.

Quant aux risques, on ne peut, nous l'avons dit, avoir entendu viser les risques ordinaires de la navigation qui sont l'accessoire nécessaire de la propriété. Ce sont des risques spéciaux que l'on a considérés, et quels peuvent-ils être sinon ceux qui peuvent être encourus vis-à-vis de l'État à l'occasion du droit de police et de surveillance que celui-ci exerce ? Or, à l'égard de l'administration, la responsabilité n'incombe au nouveau propriétaire que quand il a déclaré son acquisition à la douane et quand cette déclaration a été transcrite tant sur le registre tenu par le receveur que sur l'acte de francisation. En un mot, exiger que le navire voyage aux risques de l'acquéreur, c'est donc exiger que la mutation en douane ait été faite avant le départ ; et ceci concorde parfaitement avec la doctrine que nous avons admise, d'après laquelle une aliénation ne saurait être opposable aux tiers si elle n'est pas transcrite ; ainsi, dans tous les cas, c'est le même acte qui est exigé pour rendre l'aliénation publique, et cela est très raisonnable puisqu'il est de nature à être connu de tous ceux qui ont la prudence

de consulter les registres de la douane ou l'acte de francisation.

Cette explication toute naturelle et qui découle si facilement du texte a pour elle la haute autorité de Valin. Il fallait, nous dit-il, que l'acquéreur « déclarât » par acte au greffe de l'amirauté que le navire lui » appartenait, comme l'ayant acquis, et qu'en con» séquence il prît les expéditions du navire sous son » nom ».

Au reste, rien n'est plus simple que l'accomplissement de ces formalités ; et certes la loi ne s'est pas montrée bien rigoureuse en les exigeant. Les expéditions, cela se réduit en dehors de l'acte de francisation au *congé,* et comme cet acte ne porte pas toujours le nom de celui à qui il est délivré ; ce qu'il faut uniquement pour répondre au vœu de la loi, c'est qu'il ait été requis au nom de l'acquéreur. Or, c'est en général sur le vu de l'acte de francisation que le congé sera demandé ; et, puisque cet acte doit porter le nom du propriétaire, il en résulte qu'en définitive une seule obligation est imposée à l'acheteur, celle de faire faire la mutation en douane avant de demander la délivrance du congé.

Quoique adoptée en général par la plupart des auteurs, cette théorie a été vivement combattue par M. Cauvet, dans un intéressant article de la *Revue de Législation et de Jurisprudence* [1]. Il reconnaît avec nous que l'article 193 exige une certaine publicité comme condition du droit de suite ; mais, sur la nature de cette publicité, sa doctrine est tout autre que celle que nous avons exposée. Il se contenterait

1. Tome III de 1849, p. 273.

certainement, dans la plupart des cas, de l'aocomplissement des formalités que nous avons exigées ; mais, d'après lui, il n'y a rien de précis, rien de déterminé. Que l'aliénation ait été suivie de faits ostensibles, de nature à avertir un créancier quelque peu vigilant, voilà ce qu'il faut, ce qui est absolument nécessaire pour que le navire puisse voyager utilement au point de vue où nous nous plaçons. Mais quels sont ces faits ? Tout dépendra des circonstances que les juges consulaires auront, en cas de contestation, tout pouvoir pour apprécier. Si, par exemple, des traités ont été faits pour approvisionnements ou réparations, si des fournitures ont été mises aux enchères, ce sont là des faits qui pourront constituer une publicité suffisante. On voit de suite combien en pratique une semblable théorie devrait produire de graves inconvénients. Ce serait l'arbitraire le plus complet venant se mettre à la traverse d'intérêts qui ont un besoin absolu de certitude et de stabilité. Un acquéreur ne serait jamais à même de savoir si les actes qu'il a accomplis seront jugés suffisants par le tribunal ; il lui serait donc impossible de payer en pleine sécurité ; et pour ne pas se voir exposé à payer deux fois son prix, il n'aurait d'autre ressource que d'attendre, pour le verser, un jugement le condamnant à le remettre au vendeur ou à ses ayant-cause. Ce serait une source de procès incessants, et une cause de frais inutiles et considérables. Le commerce des navires serait à peu près rendu impossible, les acquéreurs hésitant à s'exposer à de graves périls ; les emprunts eux-mêmes seraient rendus plus onéreux, car les capitalistes feraient payer cher le risque qu'ils courraient de per-

dre leur gage, sans être suffisamment avertis. Nous aurions certes d'autant plus lieu d'être surpris que notre article consacrât un pareil système, que, dans cette délicate matière, le législateur a cherché à introduire la plus grande précision, en complétant l'Ordonnance par une définition du voyage en mer. Comment donc supposer qu'en même temps il ait eu l'intention de supprimer les garanties reconnues par l'ancien droit quant aux conditions de ce voyage ?

Au reste, nous allons voir combien peu de portée ont les arguments qu'on a invoqués en faveur de cette opinion. Valin exigeait bien, nous dit-on, une déclaration de propriété au greffe de l'Amirauté, mais il n'y a rien aujourd'hui qui puisse remplacer cette formalité qui a entièrement disparu avec la Révolution. Sans doute, la loi des 9-13 août 1791 la remplaçait par une déclaration au greffe du tribunal de commerce ; mais cette mesure spéciale a été abrogée avec tout le système de la loi sur l'immixtion des tribunaux de commerce dans l'application des tarifs de douane, dont elle était le corollaire. Quant à la déclaration exigée à la douane, elle a un but différent, et nous ne saurions trouver ici la moindre analogie. D'ailleurs aucun texte n'exige des formalités déterminées pour parfaire la vente, et le silence de l'article 195 sur ce point est décisif.

Ces raisons ne sauraient toutefois nous convaincre. La formalité de la déclaration à l'Amirauté a complètement disparu, assure-t-on. Cette assertion est-elle bien exacte, et n'en trouvons-nous pas l'équivalent dans la déclaration qui doit être faite à la douane en vertu du décret de l'an II ? Sans doute, cette formalité

est édictée dans un but d'ordre public, mais n'en était-il pas de même de la déclaration à l'Amirauté. Cette dernière avait un rôle complexe qui est encore, comme nous l'avons déjà montré à un autre point de vue, celui que joue la Déclaration prescrite par le décret de vendémiaire. C'est ainsi que, dès le début, elle a été considérée, et nous en avons la preuve dans les réponses faites par les tribunaux de commerce à la communication qui leur avait été faite du projet de Code. Un article semblant vouloir exiger, pour toute vente de navire, un acte authentique, le tribunal de Rouen faisait observer que l'authenticité était assurée par l'inscription au bureau des douanes qui ont, en cette partie, « l'at- » tribution des amirautés ». Et ce qui est plus significatif encore, le tribunal du Havre disait que l'acquéreur ne peut éteindre les dettes qu'en faisant faire un voyage au navire, et conséquemment en levant les expéditions en son nom. La pratique ne s'y était donc pas trompée ; de suite, elle avait donné à la loi de vendémiaire la portée qu'avaient nos anciennes lois sur l'Amirauté. C'étaient donc là les idées communément admises, lors de la discussion de nos lois commerciales ; aucun de leurs textes ne permet de supposer qu'on ait eu la volonté de les abandonner. La déclaration à l'Amirauté n'a disparu que pour faire place à une formalité équivalente, qui, comme elle, devra précéder le voyage, si on veut faire produire à ce dernier quelque effet à l'encontre des créanciers.

Serait-il vrai, comme le veut M. Cauvet, que le silence de l'art. 195 doive être un obstacle insurmontable à l'admission de ce système ? Mais, à défaut de ce texte, l'art. 193 l'impose très nettement, pourvu,

comme nous avons essayé de le démontrer, qu'on le lise sans parti pris. Quant à l'art. 195, son but est bien simple : il a pour objet de déterminer comment doit se faire la vente d'un navire, quelles sont les conditions nécessaires. Or, il ne pouvait faire allusion au sujet qui nous occupe et qui est absolument différent ; ce que nous étudions, ce sont les modes d'extinction du droit de suite ; or, l'existence de ce droit met si peu d'obstacle à ce que la vente soit régulière et parfaite vis-à-vis de tous, que nous n'en comprenons même l'existence qu'après qu'une telle vente a dépossédé le propriétaire primitif. L'art. 195 n'avait donc pas à nous indiquer les mesures à prendre pour arriver à sa disparition.

En résumé, le vaisseau ne naviguera sous le nom et aux risques de l'acquéreur, que si les expéditions sont prises en son nom et si la mutation a été régulièrement faite en douane. Cette condition est nécessaire et suffisante. C'est ce que reconnaît la jurisprudence ; et c'est en ce sens que dès 1824, nous trouvons la question résolue par un arrêt de la Cour d'Aix. Plus récemment, la Cour de Cassation a pleinement consacré notre système par deux importants arrêts que nous avons déjà eu l'occasion de citer [1].

Seconde condition. — Le voyage, étant considéré comme une mise en demeure adressée aux ayant-droit, ne pourra évidemment libérer le navire que si aucune réponse n'a été faite à cette sommation et si les créanciers ne se sont pas fait connaître. Autrefois, les textes ne disaient rien au sujet de la forme qu'ils devaient employer ; il en résultait que la pratique exigeait une

1. Dalloz, 1863. I. 289 ; — 1864. I. 161.

action en justice; aujourd'hui, la loi plus explicite que l'Ordonnance se contente d'une opposition. Il n'est pas nécessaire d'être muni d'un titre pour faire une opposition valable ; la seule condition est de se prétendre muni d'un droit de suite, et par conséquent d'invoquer une créance antérieure à la mutation en douane; peu importerait, comme nous l'avons démontré, qu'elle fût postérieure à la vente.

Mais si l'opposition conserve le droit de suite de celui qui l'a faite, nous devons nous demander si elle lui est personnelle ou si, au contraire, elle n'a pas pour effet de maintenir également le droit de gage de ceux-là mêmes qui n'ont pas été aussi diligents. Nous n'hésitons pas, pour notre part, à limiter l'effet de l'opposition, et cela toujours en prenant pour guide l'esprit du législateur et la pensée qui nous semble avoir dirigé, dans tout l'ensemble de cette théorie, les rédacteurs de notre Code. Si le droit de suite s'éteint quand l'acquéreur n'a pas été, dans les délais légaux, averti de son existence, cela doit être vrai, aussi bien quand un seul des créanciers a omis de faire la notification voulue, que quand tous ont commis cette négligence. On a voulu que le nouveau propriétaire pût librement payer son prix après un voyage en mer, si aucun obstacle à sa libération ne se présentait auparavant; pourquoi ne pas lui donner de même la faculté de s'acquitter partiellement si un obstacle partiel seul se révèle? Comment, pour une opposition motivée par une créance de quelques centaines de francs par exemple, entraver le paiement d'un prix d'achat de quelques centaines de mille francs? Ce serait un résultat des plus choquants ; et d'ailleurs, si le système

contraire devait amener certains créanciers à éprouver un préjudice, ce ne serait qu'à leur négligence qu'ils pourraient s'en prendre ; certes ils ne pourraient se plaindre de la loi qui leur donnait tous les moyens de se mettre à l'abri du danger qui les menaçait. On remarque, il est vrai, que nous arrivons en quelque sorte à créer un privilège en faveur des opposants ; ce qu'il est impossible de faire sans texte ; mais n'est-il pas plus d'un cas où la loi favorise celui qui s'est montré diligent? et cela ne vaut-il pas mieux que de compromettre les intérêts d'un tiers de bonne foi ?

Notre opinion est au fond celle que professe Dufour ; le savant jurisconsulte ne semble pas poser de théorie et de principes généraux sur cette question ; mais il passe en revue les différents cas qui pourraient se présenter.

Il suppose d'abord que l'acquéreur offre un prix d'acquisition déjà payé par lui, et il montre qu'alors toute prétention des non-opposants, tout recours dirigé par eux contre les opposants rejaillirait indirectement sur le détenteur du navire ; il suffirait en effet que les créanciers qui ont conservé leur droit, en temps utile, subissent une perte pour qu'ils puissent très légitimement demander à l'acquéreur de les désintéresser ; et c'est ce résultat si choquant qui conduit, comme nous, Dufour à refuser toute action aux créanciers négligents.

Le même auteur fait un raisonnement analogue à propos de la saisie et du délaissement volontaire. Dans cette dernière hypothèse, il a contre lui l'opinion de Valin ; mais le commentateur de l'Ordonnance n'in-

voque ici d'autre argument que celui qu'il tire de sa théorie générale sur les effets de l'abandon du navire qu'il assimile au déguerpissement ; le droit de l'acquéreur disparaissant, d'après lui, il ne s'agit plus de droit de suite ; le droit que viennent exercer les créanciers, c'est le gage général qui leur appartient sur tous les biens de leur débiteur ; et pour leur permettre de l'invoquer, il n'était besoin ni d'opposition, ni de demande en justice ; mais nous essaierons de prouver combien le système de Valin sur l'abandon du navire nous paraît peu conforme à la loi ; et comme c'est là son seul argument, nous nous trouvons ainsi dispensés de réfuter dès maintenant son opinion.

Il est un dernier cas où, au premier abord, il semble que Dufour soit contraire au principe que nous avons posé ; supposant que le prix n'a pas encore été payé, il nous dit que, dans cette hypothèse, les créanciers non opposants auront un droit égal à celui de ceux qui auront, en temps utile, sauvegardé leurs intérêts : mais, il est à remarquer qu'il ne s'agit plus ici de la conservation du droit de suite qui, à vrai dire, n'est pas en jeu, et qu'en conséquence, une opposition ne saurait avoir aucune portée. Il n'est pas nécessaire, en effet aux créanciers d'invoquer un droit sur le navire ; leur débiteur est titulaire d'une créance contre l'acheteur ; c'est une valeur qui est dans son patrimoine ; tous peuvent la saisir et s'en partager le produit ; et il est si peu nécessaire pour cela de prétendre une garantie particulière qu'on devrait colloquer sur cette somme ceux-là mêmes dont le droit serait postérieur à la mutation en douane et ne porterait en rien sur le bâtiment.

§ III. — Art. 196. — Vente de navire en cours de voyage.

Nous avons vu toutes les circonstances qui doivent accompagner le voyage en mer pour qu'il produise l'effet que lui attribue l'art. 193 ; il nous reste à étudier une hypothèse spéciale où la loi semble faire une exception aux règles générales ; nous voulons parler de l'hypothèse prévue par l'art. 196, où les créanciers se trouvent en présence d'un détenteur dont le contrat d'acquisition a été conclu alors que le navire était en cours de voyage.

« La vente volontaire d'un navire en voyage, dit » l'art. 196, ne préjudicie pas aux créanciers du ven- » deur. En conséquence, nonobstant la vente, le navire » ou son prix continue d'être le gage desdits créan- » ciers, qui peuvent même, s'ils le jugent convenable, » attaquer la vente pour cause de fraude. » Ces quelques lignes ont donné lieu, depuis leur rédaction, aux plus sérieuses difficultés : il est peu d'auteurs qui n'aient considéré leur application comme un problème insoluble ; et la plupart ont inventé, à ce propos, les systèmes les plus compliqués en même temps que les plus opposés, croyons-nous, à la pensée qui a dicté ce texte. Selon nous, notre article n'est autre chose qu'une simple application du droit commun ; c'est l'adaptation au cas spécial de la vente du navire en voyage des principes posés par les articles 193 et 194 pour la généralité des situations. Pour le montrer, il suffit de lire attentivement le texte et de l'analyser avec soin. Deux hypothèses y sont nettement distinguées; ou bien il y a eu fraude, ou bien au

contraire, tout s'est passé avec la plus entière bonne foi. Dans le premier cas, les créanciers peuvent, s'ils le jugent convenable, attaquer la vente ; c'est, on le voit, la solution contenue dans l'art. 1167 du Code civil ; loin d'être une innovation du Code de commerce, cette décision ne fait donc que reproduire ici une faculté donnée toujours en pareil cas, parce qu'elle repose sur l'équité et la nécessité ; et il est clair que si quelque difficulté se produit sur ce point, ce sont les principes du Code civil que nous aurons à consulter pour la résoudre.

Mais tout peut s'être passé de bonne foi, et ce sera, cela va sans dire, le cas le plus général. Dans cette hypothèse, supposons un instant que l'art. 196 n'existe pas, considérons cette disposition comme lettre morte, et demandons-nous quelle sera alors la décision que le commentateur sera forcé de déduire des principes précédemment posés.

Le droit de suite, avons-nous dit, n'est éteint normalement que par un voyage en mer effectué après que la mutation en douane a été opérée et que les expéditions ont été prises au nom du nouveau propriétaire.

Si la vente a eu lieu en cours de voyage, il faudrait donc, en dehors de toute décision spéciale de la loi, pour que la propriété soit libre de toute charge entre les mains de l'acquéreur, qu'un nouveau voyage ait lieu dans ces conditions. Bien entendu, il ne pourrait être question d'invoquer la navigation déjà commencée, puisqu'elle est effectuée au nom et aux risques de l'ancien propriétaire. Jusqu'à ce qu'un second voyage ait été effectué, le créancier conserve son droit, et peut

l'exercer suivant les modes ordinaires ; si le prix n'est pas payé, il pourra pratiquer une saisie-arrêt ; sinon il saisira le navire lui-même qu'il a le droit de considérer comme son gage. C'est ce qui résulte des principes ordinaires, et si nous examinons de près notre texte, il est impossible de ne pas reconnaître qu'il dit absolument la même chose.

« La vente volontaire d'un navire en voyage ne » préjudicie pas aux créanciers du vendeur. » Qu'est-ce à dire sinon qu'aucun péril spécial ne doit être encouru par eux, qu'aucune restriction ne doit être apportée à leurs droits, et qu'en conséquence, ils doivent jouir des facultés qui leur sont imparties par le droit commun.

« En conséquence, nonobstant la vente, le navire » ou son prix continue d'être le gage desdits créan- » ciers. » Ceux-ci donc exercent leurs droits sur l'un ou sur l'autre, suivant que l'acheteur se sera ou non déjà libéré envers son vendeur. Cette explication découle bien naturellement du texte où il ne faut chercher aucune innovation, aucune disposition exorbitante du droit commun.

On objectera peut-être qu'il était bien inutile que le législateur fît cet article, s'il ne devait avoir aucune portée nouvelle et que c'est une fâcheuse méthode d'interprétation que celle qui oblige à supposer que la loi a parlé pour ne rien dire. Mais, nous allons voir que les rédacteurs du Code étaient déterminés ici par de puissantes considérations historiques qu'a fort bien exposées Dufour. Pour comprendre l'art. 196, c'est jusqu'au Code maritime de Lubeck de 1240 qu'il nous faut remonter : « Si quelqu'un, après avoir hypo-

» théqué son navire, le conduit en un lieu étranger, » et le vend, le navire cesse d'être le gage du créan- » cier ; mais, si le navire revient dans la Trave, il re- » devient le gage du créancier, comme avant son dé- » part. » Ainsi, dans tout pays où était suivie la loi de Lubeck, c'est-à-dire dans une grande partie de l'Europe, le départ d'un navire pour une expédition maritime faisait tomber la garantie sur laquelle devaient compter les créanciers. Voulant détruire cette coutume qu'il condamnait à juste titre, on comprend que le législateur suivant en cela l'Ordonnance l'ait dit en termes exprès ; et si on peut regretter une chose, c'est qu'il ne l'ait pas dit en termes qui ne laissent place à aucune ambiguïté.

Aujourd'hui donc, la vente d'un navire en voyage ne saurait compromettre les intérêts de tout ayant-cause du vendeur antérieur au dessaisissement. Mais faudrait-il suivre l'opinion de Valin qui dit: « Il est en- » tendu que cet article et le précédent ne concernent » que les créanciers du vendeur au temps de la vente, » et nullement ceux qui ne le sont devenus que de- » puis. » On ne saurait admettre ce système ; le navire est toujours au nom du vendeur, vis-à-vis des tiers ; lui seul est propriétaire ; et ses ayant-cause devront acquérir un droit sur un bien qui, à leur égard, n'a pas cessé de lui appartenir.

C'est toujours le droit commun que nous invoquons ici, puisque c'est à lui seul, à notre avis, que se réfère l'art. 196.

Toutefois, notre doctrine est bien loin d'être unanimement admise ; et il faut réfuter les opinions qui ont été développées par certains auteurs. Pas de doute,

bien certainement, en cas de fraude, et le texte sur ce point accorde trop clairement l'action révocatoire pour avoir pu soulever des controverses. Toutes les difficultés portent sur le début du second paragraphe : « Nonobstant la vente, le navire ou son prix continue » d'être le gage desdits créanciers. » Valin laisse toujours au créancier une option entre le prix et le navire ; c'est là l'application d'une théorie générale du même auteur ; il est donc d'accord avec nous, tout au moins sur la nécessité d'appliquer le droit commun, et c'est là le seul point que nous ayons à discuter maintenant.

Mais nous ne saurions accepter une autre théorie restrictive du droit des créanciers, à laquelle semble se rallier M. Bédarride[1]. D'après ce système le créancier ne saurait avoir qu'un droit sur le prix. Pour être admise une semblable opinion est trop contraire au texte qui dit : « le navire ou son prix » et qui, d'ailleurs, est éclairé par les différentes phases par lesquelles est passée la rédaction de notre article. Le projet primitif, tout en débutant comme le texte actuel, ajoutait : « Le navire continue d'être le gage desdits » créanciers. — Les privilèges passent sur le prix en » provenant. » Ceci fut modifié et nous voyons dans le Code que « le navire ou son prix continue d'être le » gage... » Quoique la discussion ait été quelque peu confuse, le sens de la modification est clair ; le premier article semblait limiter au prix le droit des créanciers ; c'est pour éviter qu'on en tire cette conséquence, qu'on a cru devoir en adopter un autre.

1. *Commerce maritime,* tome Ier, p. 246.

On nous objecte, il est vrai, que nous ne tenons pas compte de l'art. 195 qui autorise formellement la vente d'un navire en voyage ; mais nous ne faisons pas tomber la vente qui a été conclue ; nous reconnaissons son existence, et on ne peut nous reprocher de ne tenir aucun compte de l'art. 195 que si on confond l'action révocatoire avec la saisie.

Nous avons cherché à nous rendre compte du système qu'a entendu organiser le législateur, relativement à la vente du navire en cours de voyage. Mais, pour appliquer l'art. 196, il est essentiel de définir exactement le voyage, de savoir quand il commence et quand il finit. D'après les uns, le voyage se termine lors du retour au port d'immatricule ; pour d'autres, au contraire, c'est la date de l'entrée du navire au port d'arrivée, ou bien encore au port de départ qu'il faut considérer. Aucune de ces opinions ne peut invoquer une raison de droit à son appui ; toutes d'ailleurs produisent des conséquences des plus fâcheuses. Il est des bâtiments qui ne reviendront jamais au port d'immatricule, qui est peut-être celui où ils ont été construits, mais qui souvent n'est pas celui où, en fait, ils ont coutume d'aborder. De même, certains vaisseaux ne reviendront qu'après de longues expéditions au port de départ et feront dans l'intervalle de nombreux transports et de nombreux chargements. Enfin quant au port d'arrivée lui-même, on peut très bien supposer qu'il est des bâtiments qui n'y aborderont jamais. Un navire, par exemple, part de Marseille pour porter une cargaison à Calculta ; puis soudain, on apprend qu'il aura à subir une quarantaine dans ce port. On craint que les marchandises ne viennent à se dété-

riorer pendant ce délai ; on télégraphie, et, lors de son passage à Suez, le capitaine reçoit l'ordre de changer de direction.

Faut-il dire que, dans tous ces cas, le navire continuera d'être en voyage ? Ce serait, ce nous semble, rendre toute vente impossible, puisque ce serait suspendre sur la tête de tout acquéreur une menace perpétuelle ; et une pareille conséquence suffit pour juger un système.

La solution ne saurait être cherchée qu'en étudiant les raisons mêmes qui ont déterminé le législateur à édicter la règle de l'article 196. Si le voyage pendant lequel est faite la vente ne purge pas le droit des créanciers, c'est qu'il est fait au nom du vendeur, c'est que c'est lui qui figure sur les expéditions ; mais ce motif très logique, à coup sûr, aura disparu quand de nouvelles expéditions auront été délivrées, et il n'y aurait pas de raison pour ne pas considérer comme une mesure de publicité suffisante le départ qui suivrait leur délivrance. Si donc, comme ce sera le cas le plus fréquent, le navire a pu mener à bonne fin l'entreprise pour laquelle il avait pris la mer, nous devrons dire que le voyage finit en même temps que la navigation qu'auront prévue les papiers de bord, puisqu'il faudra d'autres expéditions pour en commencer une nouvelle.

Dans le cas contraire, la situation sera plus délicate et on ne pourra s'en rapporter qu'à de véritables considérations de fait ; nous croyons qu'il est impossible de trouver alors un principe juridique servant de règle générale ; et c'est au juge qu'il appartiendra, en cas de contestation, de décider à quel

moment précis on peut dire que le voyage est terminé. Nul doute qu'il sera arrivé à son terme lors du retour du navire au port de départ ; mais ce n'est pas l'hypothèse unique, et fréquemment par exemple, on devra considérer le voyage comme terminé lors du désarmement. Plus généralement, il nous semble qu'un voyage sera accompli quand l'opération commerciale pour laquelle il avait été entrepris aura pris fin. Ces considérations, sans doute, ont le défaut d'être vagues, alors que la précision, la sécurité sont le premier besoin des affaires ; mais, la faute en est au législateur qui a omis de s'expliquer. D'ailleurs il importe d'observer qu'on n'aura recours à ces indices que dans les cas très rares où, par suite d'une circonstance fortuite, le navire n'aura pas suivi la marche qu'indiquaient ses expéditions.

§ IV. — Purge

Ayant passé en revue les divers modes d'extinction du droit de suite, il est facile de voir combien l'intérêt des créanciers est entouré de puissantes garanties ; leur négligence seule peut le compromettre et rendre inutiles les précautions multiples prises en leur faveur par la loi. Mais beaucoup d'auteurs ont pensé que de si puissantes garanties seraient un redoutable obstacle à la marche des affaires et à la transmissibilité de la propriété des navires, s'il n'existait un moyen de déplacer, sans le détruire, le droit des créanciers, et d'arriver ainsi à dégrever les bâtiments de mer, et à rendre leur propriété libre de toute charge entre les mains des acquéreurs. Aussi a-t-on soutenu que l'a-

cheteur devrait pouvoir, en matière maritime, recourir à des formalités semblables à celles qui existent en matière immobilière, pour arriver à la purge. Cette pensée est celle qui a dirigé les rédacteurs de la loi de 1874, qui ont organisé en matière hypothécaire un système analogue à celui du Code civil.

La purge s'applique-t-elle aux créances chirographaires et privilégiées?—S'inspirant des mêmes idées, certains auteurs ont soutenu, surtout depuis cette dernière loi, qu'un procédé semblable pouvait être employé pour arriver à libérer les bâtiments de mer des droits les grevant au profit des créanciers chirographaires et privilégiés. Mais, malgré les très grands avantages pratiques que présenterait une pareille opinion, nous ne nous pensons pas autorisés, dans l'état actuel des textes législatifs, à nous y rallier. Sans doute, on ne comprend guère aujourd'hui l'existence d'un droit de suite, sans ce correctif nécessaire de la purge, et c'est un remède essentiel que le Code civil a eu raison d'organiser avec le plus grand soin; mais, nous ne pouvons oublier que le livre II de notre Code de commerce n'est pas imbu des grandes idées réformatrices qui ont fait la gloire de notre législateur civil; les rédacteurs de nos lois maritimes sont restés attachés aux principes de l'Ordonnance; et pour interpréter cette partie de notre législation, il faut chercher son esprit plus dans les idées régnantes à la fin du XVIIe siècle que dans les principes juridiques qui ont cours à notre époque.

La purge étant une restriction notable au droit de suite qu'organise la loi, il faudrait un texte pour l'établir. Or, où le trouver? Ce n'est pas certes à l'Ordon-

nance qu'on aura recours dans ce but. Avant 1771, même en matière immobilière, la purge était chose inconnue ; et, l'acquéreur, pour être à l'abri de toute poursuite, se voyait forcé de recourir à la procédure du décret volontaire. En 1808, on se contenta sur tous les points qui nous occupent de reproduire les anciens textes ; et il est impossible par conséquent de trouver dans le Code la trace d'une si importante innovation. Serait-elle contenue dans la loi de 1874? Nous ne le pensons pas non plus. Sans doute, les articles 19 à 25 sont consacrés à cette importante matière de la purge qui y est complètement et très bien réglementée ; mais, le seul examen du texte nous montre bien qu'on n'a eu en vue que le droit de suite résultant d'une créance hypothécaire ; ce n'est qu'à ces seules créances que peuvent se rapporter les formalités exigées. Au reste, l'intitulé même de la loi suffirait à lui seul pour nous en indiquer le caractère restrictif, surtout quand sa signification est précisée par une discussion qui en a très bien limité la portée. Ainsi, on ne saurait trouver dans la loi aucun fondement pour établir la protection qu'on voudrait accorder aux acquéreurs. Ce résultat peut être regrettable ; mais il faut avouer que, dans l'opinion que nous combattons, on sacrifie singulièrement le droit du créancier pour lequel cependant le Code a montré une si grande sollicitude. Il est en effet deux garanties essentielles qui seules peuvent légitimer la purge, la notification aux créanciers et le droit de surenchère. Or, que font de cette sauvegarde les auteurs que nous combattons? Dufour nous dit qu'on fera aux opposants une notification, et que ce qui sera fait à leur égard sera censé fait à l'é-

gard des autres. Rien de plus illusoire qu'un semblable moyen de publicité. En quoi un créancier non opposant pourra-t-il être averti par une notification faite à un ayant-droit avec qui il n'aura aucun rapport, et dont, la plupart du temps, il ignorera même l'existence ? Il est bien évident qu'une notification ne peut se comprendre que si une inscription vient révéler le nom et le domicile de ceux à qui elle doit être faite. En dehors de tout système de publicité des créances, le seul moyen auquel il serait possible de recourir serait une sorte d'avis collectif semblable à celui qu'organisent, soit l'Édit de 1771, soit notre Code civil pour les hypothèques légales de la femme mariée, du mineur et de l'interdit. Or, aucun système de ce genre n'est organisé en droit maritime.

Voyons maintenant ce que serait la surenchère. Dufour[1] reconnaît volontiers qu'il n'y en aurait aucune de possible, mais il en prend son parti ; l'action Paulienne, pour lui, suffit à tout, la modicité du prix étant un indice suffisant de fraude. Un long raisonnement nous semble inutile pour montrer clairement que l'action de l'art. 1167 ne saurait suppléer à la surenchère. On ne saurait, bien entendu, l'invoquer que dans le cas, rare évidemment, où le prix serait extrêmement bas et dans une disproportion énorme avec la valeur du navire, il faut d'ailleurs que l'acheteur ait été *conscius fraudis*, et bien souvent celui-ci aura acquis à des conditions avantageuses, sans savoir qu'il lésait l'intérêt de créanciers dont aucune publicité ne lui révélait l'existence. Il est vrai que, s'il faut en croire

1. Tome II, pages 112 et 113.

M. Desjardins[1], cette objection est levée par notre nouvelle loi sur l'hypothèque maritime. L'art. 21 ne nous dit-il pas que « tout créancier peut requérir la mise aux » enchères du navire ou portion de navire, en offrant » de porter le prix à un dixième en sus et de donner » caution pour le payement du prix et des charges. » Ces expressions sont générales, et peuvent s'appliquer à un créancier quelconque. Malheureusement on ne peut isoler un texte de loi et pour le comprendre on est contraint de demander son explication à ceux qui l'entourent. Or l'art. 21 fait partie d'une suite d'articles organisant une procédure qui ne saurait se comprendre en l'absence d'inscriptions. L'art. 19 prescrit à l'acquéreur de notifier aux créanciers *inscrits :* 1° un extrait de son titre; 2° un tableau indiquant la date des *inscriptions*, le nom des créanciers, le montant des créances *inscrites*. L'art. 20 veut qu'il déclare par le même acte qu'il est prêt à acquitter sur-le-champ les dettes *hypothécaires*, jusqu'à concurrence seulement de son prix. L'art. 21 venant à la suite de ces textes, il est facile de voir qu'il fait partie intégrante de la même procédure, et qu'on ne saurait l'en séparer; on ne peut donc l'invoquer que dans les cas de l'acquisition d'un navire grevé d'hypothèques. Ce n'est qu'alors que la surenchère est possible. Faut-il admettre que, dans ce cas, cette faculté appartiendra même aux créanciers chirographaires ou privilégiés, comme le veut M. Desjardins ? Peut-être, mais il n'en résulte pas moins que dans la grande majorité des situations, c'est une ressource qui leur fait défaut.

Ainsi, la loi de 1874 n'a en rien innové à ce point

1. Tome I, p. 362.

de vue ; elle n'a visé que les créanciers hypothécaires, et quant aux autres, ce n'est ni pour eux ni contre eux qu'elle a été faite. Pas plus que sous l'empire de l'Ordonnance ou du Code, leur droit ne saurait aujourd'hui être purgé.

Il peut sans doute paraître quelque peu bizarre de voir le droit de simples créanciers chirographaires mieux protégé que celui des créanciers hypothécaires ; mais ce résultat quelque choquant qu'il paraisse n'est pas inadmissible ; il s'explique quand on pense qu'on n'a songé en 1874 qu'à organiser un système hypothécaire ; mais qu'on n'a pas eu en vue de le mettre en harmonie avec nos lois maritimes ; on ne saurait trouver aucune trace de cette préoccupation dans les travaux préparatoires.

Quoi qu'on en dise d'ailleurs, le système que nous croyons être celui de la loi ne met pas l'acquéreur dans une situation tellement désavantageuse qu'elle puisse être un sérieux obstacle à la vente du navire. S'il a la prudence de ne payer son prix qu'après un voyage en mer, l'acquéreur se mettra à l'abri du danger de payer deux fois, ou bien de perdre à la fois son bâtiment et la valeur qu'il représente. Néanmoins nous ne contestons pas que des inconvénients peuvent résulter du système actuel, et nous regrettons que le législateur n'ait pas profité de l'occasion que lui offrait le vote de la loi de 1874 pour y porter remède.

Comment peuvent être purgées les hypothèques maritimes ? — Il nous reste à voir comment peuvent être purgées les hypothèques. Il suffit pour cela de consulter les articles 19 à 25 de la loi de 1874 qui

réglementent assez complètement la matière. Le législateur a adopté le système du Code civil consacré par une longue expérience ; mais à cause de la célérité que réclament les affaires commerciales, il a cru, en plusieurs points. devoir abréger les formalités prescrites en matière immobilière. De cette pensée dérivent quelques différences. Quoi qu'il en soit, l'interprète peut être certain de respecter l'esprit de la loi, en empruntant au Code civil la solution des questions non tranchées par la législation spéciale. Nous allons exposer ce qui concerne la purge de l'hypothèque maritime ; mais en nous attachant presque exclusivement aux points sur lesquels nous aurons à faire ressortir quelques divergences.

Qui peut exercer le droit de purge ? — Celui qui peut purger, c'est l'acquéreur, voyons-nous dans l'art. 19 ; mais, il est utile de remarquer qu'il ne peut le faire qu'autant qu'il n'est pas personnellement obligé à respecter l'hypothèque ; ne pourront donc profiter de cette faculté ni le débiteur principal ou sa caution, ni leurs héritiers. En revanche, il faut mettre sur le même pied que l'acheteur le coéchangiste et l'acquéreur à titre gratuit, aussi bien le légataire particulier que le donataire ; aucune distinction ne doit être faite non plus entre l'acquéreur de la propriété pleine et entière et celui qui en aurait acquis une part indivise ou seulement l'usufruit.

Après quelles aliénations a lieu la purge ? — Toutefois il importe d'observer qu'il n'est pas nécessaire de remplir après toute aliénation les formalités de la purge ; il en est qui ont la puissance de dégrever le navire par elles-mêmes. L'art. 24 nous dit en effet que

« la réquisition de mise aux enchères n'est pas ad- » mise en cas de vente judiciaire. » C'est là une des plus importantes dérogations apportées au système en vigueur à l'égard de l'hypothèque immobilière. D'après le Code civil, la vente sur saisie opère bien la purge; mais il n'en est pas de même des autres ventes faites en justice même avec enchères, et sur affiches : telles, par exemple, sont les aliénations d'immeubles appartenant à une succession indivise, bénéficiaire ou vacante, à des mineurs... Lors de la discussion de la loi, l'innovation proposée par la Commission avait rencontré un adversaire résolu dans M. Sebert. Il faisait remarquer avec raison que la vente judiciaire n'a pas plus de publicité qu'une autre, qu'après un décès, quand il s'agit d'objets mobiliers, la vente peut se faire très vite en vertu d'une ordonnance de référé, soit devant notaire, soit judiciairement. Le droit de surenchère, disait-il, est même plus utile après la vente judiciaire, parce que la statistique indique plus de surenchères dans ces ventes que dans les ventes volontaires. Même en cas de saisie, d'ailleurs, remarquait-il, on ne donnait pas une suffisante protection aux créanciers, puisqu'ils ne devaient pas être avertis, comme en matière immobilière, par des notifications. Le rapporteur toutefois fit observer qu'on devait, à plus forte raison, reconnaître à la vente judiciaire, à l'égard des hypothèques, l'effet que l'art. 193 lui reconnaissait à l'égard des créanciers privilégiés, et l'Assemblée lui donna raison.

Formalités de la purge. — Après toute aliénation autre que celle qui résulte d'une vente judiciaire, la purge est faite, soit après une sommation du créan-

cier hypothécaire enjoignant au détenteur de purger ou de délaisser, soit, au contraire, sur l'initiative de l'acquéreur, qui, pour s'assurer la libre disposition de son bien, va au-devant des poursuites qui pourraient être dirigées contre lui. En droit civil, le premier acte de la purge, son préliminaire en quelque sorte, c'est la transcription ; l'art. 2181 l'exige formellement et en fait une condition essentielle de la libération de l'immeuble. Cette formalité ayant pour effet d'arrêter le cours des inscriptions, on comprend sans peine l'exigence de la loi ; il ne faut pas que la procédure commence sans pouvoir être engagée avec tous les créanciers qui peuvent être munis d'une inscription régulière. En droit maritime, d'après une jurisprudence constante que nous nous sommes attachés à justifier, la mutation en douane produit le même effet que la transcription sur les registres du conservateur des hypothèques ; il eût donc été naturel que le législateur en fît aussi le préliminaire de la purge ; toutefois, rien de semblable ne se trouve dans nos textes. Quelque fâcheux que soit cet oubli, on ne saurait y suppléer. Le législateur, en copiant à peu près les articles du Code, sans cependant reproduire toutes les formalités qu'ils énumèrent, indique bien qu'il n'entend conserver que celles qu'il rappelle expressément ; Les inconvénients d'un pareil système sautent aux yeux. Qu'arrivera-t-il si, la purge étant commencée ou même achevée, des créanciers viennent encore s'inscrire ? Faut-il dire que la purge aura quand même libéré entièrement le navire ? Nous ne le pensons pas ; les ayant-cause du vendeur ont pu très légitimement conserver leur droit, puisqu'aucune

mesure de publicité ne leur révélait la transmission de la propriété du navire, et nous déciderons que si la purge a dégrevé le bâtiment de mer des droits appartenant aux créanciers à l'égard de qui ont été remplies les formalités que nous allons exposer, les droits des autres restent intacts. Tout acquéreur prudent devra donc faire opérer la mutation en douane, bien que la loi ne lui en fasse pas une obligation.

La première formalité exigée par l'art. 19, c'est la notification ; elle ne peut être utilement faite que dans un délai de quinzaine, à partir de la première sommation ; le droit commun accorde un mois ; mais on comprend sans peine cette abréviation qui permet de donner plus de célérité aux affaires, sans porter de préjudice réel à aucun intérêt. M. Bédarride pense, il est vrai, que la notification pourrait être faite, même après l'expiration du délai, si aucune poursuite n'était entamée ; mais le texte nous paraît trop formel pour que nous puissions admettre cette interprétation.

La notification doit être faite, par application de l'art. 832 du Code de procédure civile, par un huissier commis par le président du tribunal du lieu de résidence du receveur des douanes. Elle est adressée « à » tous les créanciers inscrits sur l'acte de francisation, » au domicile élu dans les inscriptions ». Il est bon de remarquer, comme le conseille la circulaire du directeur des douanes, et comme le rappelle M. Mallet[1], que l'acquéreur agira prudemment en demandant à la recette un état des inscriptions, et en le comparant avec l'acte de francisation. Depuis le départ du navire, en effet, des inscriptions peuvent avoir été

1. *Hypothèque maritime*, p. 103.

radiées ou renouvelées sur le registre, sans que l'acte de francisation en porte trace.

Ce que devra signifier l'acquéreur, c'est : « 1° un » extrait de son titre indiquant seulement la date et la » nature de l'acte, le nom du vendeur, le nom, l'es- » pèce et le tonnage du navire, et les charges faisant » partie du prix; 2° un tableau sur trois colonnes dont » la première contiendra la date des inscriptions ; » la seconde, le nom des créanciers ; la troisième, » le montant des créances inscrites. » L'art. 19 ne parle pas comme l'art. 2183 de l'extrait de la transcription, ou plutôt du certificat de mutation ; il était naturel qu'on retranchât cette partie du texte visant une formalité qu'on supprimait. En revanche, la notification devra contenir l'indication du prix, quoique le texte n'en parle pas, ou l'évaluation, si le navire a été donné en échange.

Art. 20 : « L'acquéreur déclarera par le même acte » qu'il est prêt à acquitter sur-le-champ les dettes » hypothécaires jusqu'à concurrence seulement de » son prix, sans distinction des dettes exigibles ou » non exigibles. »

Ces significations une fois faites, le rôle de l'acquéreur est momentanément terminé ; le créancier est prévenu; à lui de délibérer et de choisir entre les partis que lui offre le législateur. Si le prix est suffisant pour le désintéresser, ou, en tout cas, s'il est assez élevé pour qu'il juge que le navire n'a pas été vendu au-dessous de sa valeur, il acceptera tacitement ou expressément l'offre qui lui est faite ; mais s'il pense que son vendeur, peu soucieux de ses intérêts, ou pour mieux dire, de ceux de ses créanciers,

a cédé son navire pour une somme inférieure à celle qu'il pouvait obtenir, il a une ressource ; il peut « re- » quérir la mise aux enchères du navire ou portion » de navire, en offrant de porter le prix à un dixième » en sus ». C'est un droit essentiel, mais dont la loi rend malheureusement l'exercice très difficile en exigeant une caution. Devant l'Assemblée Nationale, M. Rameau avait très judicieusement combattu cette fâcheuse disposition ; il faisait remarquer qu'en droit civil la caution n'est pas exigée à l'occasion des surenchères suivant les ventes judiciaires ou celles des biens de failli, et que, si elle l'est en cas de purge, elle constitue un sérieux obstacle à l'exercice d'un droit légitime.

On peut être inscrit pour une créance de 100,000 fr. sur un navire de 5 à 600,000 fr. Comment trouver en quelques jours une si énorme caution ? Les avantages invoqués en regard de cet inconvénient sont purement illusoires ; car le cautionnement ne garantit pas le paiement du prix, mais seulement l'obligation de porter ou faire porter le prix à un dixième en sus. C'est ce que décidait formellement la Cour de Cassation en confirmant, le 2 août 1870, un arrêt de la Cour de Paris qui autorisait un créancier surenchérisseur à retirer avant le paiement du prix le cautionnement déposé par lui à la Caisse des dépôts et consignations. Malgré ces arguments très sérieux, à coup sûr, l'Assemblée persista à ne pas vouloir s'écarter du droit commun ; et elle aggrava même les conséquences de sa décision en portant à 10 jours seulement le délai laissé au créancier pour surenchérir.

La réquisition doit être signée du créancier : « Elle

» contiendra assignation devant le tribunal civil du » lieu où se trouve le navire ou, s'il est en cours de » voyage, du lieu où il est immatriculé, pour voir » ordonner qu'il sera procédé aux enchères requises.» (Art. 22.)

« La revente aux enchères aura lieu à la diligence, » soit du créancier qui l'aura requise, soit de l'acqué- » reur dans les formes établies pour les ventes sur » saisie. » (Art. 23.)

Tel est l'ensemble de la procédure établie par la loi du 10 décembre 1874 pour arriver à purger le droit de suite ; quoi qu'il ne soit question dans ces textes que d'un navire francisé, on ne peut douter qu'ils ne puissent être appliqués à un navire encore en construction, qui, par suite, n'aurait pas encore d'acte de francisation.

CHAPITRE II

DROIT DE PRÉFÉRENCE

Dans l'étude que nous avons consacrée au droit de suite, nous avons eu en vue de préciser les rapports existant entre le créancier et le tiers détenteur du navire. Nous allons maintenant examiner quels sont ceux qui peuvent exister entre les différents créanciers du même débiteur. En principe, chaque créancier doit avoir un droit égal, ou tout au moins proportionnel, sur l'ensemble du patrimoine de son débiteur. Si ce dernier est insolvable, tous viendront au marc le franc, c'est-à-dire que chacun touchera une portion de sa créance déterminée par le rapport existant entre l'ensemble de l'actif et celui du passif. Toutefois, cette règle souffre de très nombreuses exceptions, et fréquemment, il arrivera que, soit l'ensemble du patrimoine, soit un des biens qui le composent sera spécialement affecté au paiement de telle ou telle créance. On dira alors que le créancier a un droit de préférence, et quand une vente aura transformé en une somme d'argent liquide le gage qui lui est affecté, il pourra avant tout autre se faire colloquer sur le prix. Nous nous proposons dans ce chapitre de

rechercher quelles sont les causes qui peuvent conférer à diverses personnes un avantage de ce genre sur un bâtiment de mer.

SECTION I. — QUELS CRÉANCIERS ONT UN DROIT DE PRÉFÉRENCE ?

Quand nous avons examiné la législation applicable au droit de suite, nous avons vu que, contrairement aux principes du Code civil, ce droit était reconnu par le Code de commerce même aux créanciers chirographaires. Bien entendu, quand il s'agit du droit de préférence, il ne peut en être de même ; les règles générales leur sont pleinement applicables ; et ce ne serait que dans des cas très exceptionnels qu'on pourrait avoir à examiner, quant à eux, une question de rang.

Les seules causes qui donnent naissance au droit de préférence sont les privilèges et les hypothèques. Les premiers sont attachés à certaines créances que la loi juge particulièrement favorables, soit par un motif d'équité, soit par un simple motif d'humanité. Les hypothèques, au contraire, en droit maritime, reposent uniquement sur la convention ; et c'est en vertu d'un contrat passé avec le débiteur qu'on peut revendiquer les prérogatives qu'elles confèrent. La législation applicable aux privilèges se trouve dans le Code civil et dans les articles 191 et 192 du Code de commerce : celle qui régit les hypothèques se trouve tout entière dans la loi du 10 décembre 1874.

§ I. — Créanciers hypothécaires.

L'article 27 *in fine* de cette dernière loi ajoute à l'article 191 (C. comm.) un paragraphe ainsi conçu : « Les créanciers hypothécaires sur les navires vien- » dront dans leur ordre d'inscription après les créan- » ciers privilégiés. » C'est ce texte qui leur confère le droit de préférence. Au reste, ce droit était de la nature de l'hypothèque ; c'était même, à vrai dire, son unique but et sa seule utilité, puisqu'avant même la loi de 1874, le droit de suite était déjà attaché à toutes les créances quelles qu'elles fussent. Le droit de préférence résultant de l'hypothèque s'applique même aux intérêts, sauf les restrictions que nous avons déjà expliquées à propos du droit de suite.

§ II. — Créanciers privilégiés.

Privilèges de l'article 191. — Les privilèges sont nombreux, et l'article 191 nous en donne une assez longue liste ; on doit remarquer à ce propos une différence essentielle entre notre législation et celle qui l'avait précédée. Elle est d'autant plus notable que les innovations importantes sont plus rares dans une partie du droit où le législateur s'est attaché avec un si grand soin à reproduire les dispositions anciennement en vigueur. L'Ordonnance de 1681 ne donnait aucune liste des privilèges ; aux interprètes et aux tribunaux, il appartenait de les déterminer ; aussi les difficultés étaient-elles grandes, et l'accord était-il loin de s'établir, quoiqu'à ce point de vue surtout l'incertitude doive produire les dangers les plus grands et les

plus redoutables périls. Aussi devons-nous féliciter les rédacteurs du Code de 1808 de n'avoir pas suivi les errements de leurs prédécesseurs. Notre loi maritime présente une liste claire, complète des divers privilèges, et des numéros indiquent l'ordre qui doit être établi entre eux. Il suffit donc de s'y conformer, et si des débats s'élèvent aujourd'hui devant nos juges consulaires, ce ne peut guère être que sur des détails et sur des points de minime importance. Il ne nous semble pas utile d'entrer ici dans l'examen de ces difficultés que tous les auteurs traitent d'ailleurs avec le plus grand soin, à cause de l'importance pratique de cette matière.

Parmi les créances que vise l'article 191, la plus importante au point de vue du crédit maritime est celle du prêteur à la grosse. C'est là une forme d'emprunt très ancienne et qui se concilie très bien avec la nature des opérations maritimes. Une expédition peut être très fructueuse pour l'armateur ; mais, en revanche, il est constamment exposé à des risques de toutes sortes ; aussi, s'il lui est possible de s'engager à payer de gros intérêts pour les capitaux qu'on lui confie, et qu'il emploie à son entreprise, il est à craindre aussi qu'un accident ne vienne en rendre impossible le remboursement. On a donc mis en pratique, depuis la plus haute antiquité, une combinaison destinée à parer à toutes ces éventualités. En cas de perte d'un navire, le prêteur ne touche rien, il n'a rien à réclamer, mais si, en revanche, l'entreprise est menée à bonne fin, il touchera, outre l'intérêt ordinaire, un intérêt très élevé appelé profit maritime. Vu l'utilité très grande de cette combinaison, le Code avait, à bon droit, fait

au prêteur à la grosse une situation de faveur en lui accordant un privilège; cela, d'ailleurs, profitait à l'armateur lui-même en rendant plus facile pour lui la conclusion d'un emprunt. Néanmoins, la loi de 1874 a cru devoir apporter à ces dispositions une importante restriction. On n'a pas voulu, sans doute, entraver le prêt à la grosse en cours de voyage ; il faut que le capitaine puisse toujours se procurer les capitaux nécessaires pour faire une réparation urgente et sauvegarder ainsi tout à la fois le bâtiment et les marchandises dont il a la garde.

Au contraire, on a cru que la conclusion d'un emprunt de ce genre ne s'imposait jamais avant le départ. L'hypothèque maritime, pensait-on, offrant des garanties aussi grandes que l'hypothèque terrestre, puisqu'elle portait sur l'indemnité d'assurance et évitait ainsi tous les risques, pouvait pourvoir à toutes les situations. Plus n'était besoin alors de maintenir dans la liste déjà longue des privilèges une créance pour laquelle cet avantage était au moins inutile. Il fallait au contraire faire rentrer, autant que possible, le prêt maritime sous l'empire du droit commun de la loi de 1807, en ne favorisant pas la conclusion d'emprunts à un taux supérieur à 6 0/0. En outre, en supprimant ce privilège, on supprimait un des plus grands dangers qui étaient de nature à compromettre les résultats de l'institution de l'hypothèque. Aussi supprima-t-on le n° 7 de l'article 191. Néanmoins, les motifs mêmes qui ont guidé le législateur doivent nous amener à reconnaître que cette disposition ne vise pas les navires de moins de 20 tonneaux sur lesquels on ne peut constituer d'hypothèque.

Y a-t-il d'autres privilèges que ceux de l'article 191 ? — Les privilèges créés par le livre II du Code de commerce sont-ils les seuls qui puissent grever un navire? Il est bien certain que non. Les bâtiments de mer, en effet, sont des meubles, et quoiqu'ils soient soumis à une foule de règles qui tendent à les rapprocher des immeubles, la loi pose nettement le principe de leur nature mobilière. Toutes les fois qu'il n'y est pas dérogé, ce sont les règles applicables à cette catégorie de biens auxquelles il faut se reporter. Sous ces réserves, toutes les fois que l'un de nos Codes établit un privilège sur les meubles, il n'y a aucune raison pour ne pas l'étendre aux navires ; nous n'hésiterons donc pas à admettre qu'on peut prétendre sur eux un droit de préférence, en s'appuyant, soit sur quelque article du Code de commerce, même pris en dehors du livre II, soit sur les art. 2101 et 2102 du Code civil.

L'Administration des Douanes pourrait, sans aucun doute, invoquer le privilège que créent, en sa faveur, les lois du 22 août 1791 et du 4 germinal an II. La Cour d'Aix avait, le 13 janvier 1823, soumis la *Bien-Aimée* au privilège général de la douane ; et la Cour de Cassation repoussa avec raison le pourvoi dirigé contre cet arrêt.

De même encore il faut reconnaître au profit du sauveteur le privilège que lui attribuent les anciennes lois, l'Ordonnance du 10 janvier 1770, par exemple, qui est particulièrement explicite. A défaut d'autre texte, d'ailleurs, ce droit serait consacré par l'art. 2102-4° (C. civ.), qui accorde un privilège à celui qui a conservé la chose pour les frais qu'il a dû faire, pour cet usage.

Sur tous ces points, il ne saurait s'élever de difficultés ; elles commencent quand il s'agit d'appliquer les décisions générales que nous avons indiquées à quelques hypothèses particulières, au *gagiste* et au *consignataire*.

Privilège résultant du nantissement. — Le navire peut être donné en nantissement. — Le gage est le nantissement d'une chose mobilière ; il confère au créancier le droit de se faire payer sur la chose qui en est l'objet par privilège et préférence aux autres créanciers. Nul doute que le navire, comme tout autre meuble, ne puisse être l'objet d'un pareil droit ; il n'y a aucune exception dans la loi à son égard, et on s'étonnerait d'ailleurs que le législateur de 1808 qui n'avait pas organisé l'hypothèque maritime, ait voulu enlever au propriétaire d'un bâtiment de mer tout moyen d'en faire un instrument de crédit ; peu d'industries exigent des avances de fonds aussi considérables que celle de la marine marchande, et il est essentiel, dans l'intérêt de son développement, de procurer à l'armateur les moyens de trouver les capitaux nécessaires. Aussi n'est-il personne qui refuse au prêteur le droit d'exercer le privilège de l'art. 2073 du Code civil. Seulement, ici plus que partout ailleurs, il est essentiel de distinguer le droit et l'exercice de ce droit ; car on peut dire que si nos lois ont mis entre les mains de l'armateur une arme excellente, elles ont négligé de lui donner les moyens de s'en servir et d'en tirer un parti quelconque.

Nécessité de la dépossession du propriétaire. — Si le navire peut être donné en nantissement, ce ne peut être, évidemment, qu'en observant les conditions impo-

sées pour le nantissement de tout autre bien mobilier. La plus importante est celle qu'expriment en termes identiques l'art. 2073 (C. civ.) et l'art. 92 (C. comm.) modifié par la loi de 1863 : « Le privilège ne subsiste » sur le gage qu'autant que ce gage a été mis et est » resté en la possession du créancier ou d'un tiers con- » venu entre les parties. » C'est là une mesure de publicité, et on a voulu éviter qu'un bien déjà engagé pût, en restant entre les mains du débiteur, faire illusion aux tiers sur l'état de son crédit. Cette mesure, à coup sûr, atteint parfaitement son but ; mais elle rend bien difficile l'exercice du droit auquel elle s'applique.

C'est surtout quand il s'agit d'un bâtiment de mer que la condition de dépossession est difficile à réaliser. Quant au créancier, la détention d'un semblable gage, outre qu'elle serait singulièrement embarrassante et onéreuse, l'exposerait constamment aux risques les plus étendus; et quant à l'armateur, s'il emprunte, c'est précisément afin de pouvoir armer son navire qui doit devenir l'instrument de son industrie et de son commerce ; il est clair qu'il ne saurait en abandonner la possession. Bien plus, il est des personnes qui, n'étant propriétaires que de quelques quirats n'ont pas elles-mêmes la possession du bâtiment et seraient, par conséquent, dans l'impossibilité de la transmettre au créancier.

Si donc, en droit, le navire peut être donné en nantissement, on ne peut le réaliser en fait par les moyens édictés par le Code civil et que le législateur commercial de 1863, malgré son désir de simplification, n'a pas cru devoir modifier. Ces inconvénients sont bien atténués aujourd'hui que l'hypothèque existe; mais comme, par suite de circonstances diverses, ce

moyen de crédit n'a pas pris un grand développement, on peut encore regretter peut-être que l'armateur n'ait pas à sa disposition celui qui est en quelque sorte de droit commun. Quoi qu'il en soit, cette imperfection de la loi était, avant 1874, on ne peut plus préjudiciable aux affaires ; elle plaçait le propriétaire de navires dansune infériorité absolue vis-à-vis des détenteurs de tous autres biens, et elle l'empêchait d'employer pour son crédit ce qui faisait la plus grande partie de sa fortune. Aussi ne peut-on s'étonner que la pratique se soit ingéniée à trouver les moyens de tourner les difficultés accumulées par les textes légaux ; nous allons voir comment elle y a réussi.

Peut-on remplacer la dépossession par une formalité équivalente ? — On a cherché avant tout à trouver des équivalents à la dépossession du débiteur, et M. Pardessus en a indiqué plusieurs dans son savant ouvrage de droit commercial. D'abord, il considère comme suffisante la remise au créancier gagiste des titres de propriété ; mais on lui a, depuis longtemps, répondu que, ces titres devant constamment se trouver à bord, cette formalité serait aussi difficile à remplir que cellequ'elle a pour but de remplacer. Lemême auteur indique un autre équivalent ; il consisterait à faire inscrire à la douane le nantissement intervenu. Ce serait une mesure de publicité remplaçant fort bien celle qu'indique le législateur ; elle serait même encore plus satisfaisante, tout créancier prudent étant toujours à même de se renseigner à la douane. C'est déjà une puissante raison en faveur de l'opinion de M. Pardessus. Dufour qui s'y range ajoute en outre que, puisque le droit existe, il faut bien qu'on

ait un moyen de l'exercer. Ces différents motifs ont pleinement convaincu le tribunal de Marseille qui a consacré ce système par un jugement du 30 mai 1855; il le pousse même jusqu'à ses dernières limites, puisque, d'après lui, il suffirait que la mention du nantissement se trouvât sur l'acte de francisation qui est déposé à la douane, alors même qu'elle ne serait pas reproduite sur le double qui doit se trouver au nombre des pièces de bord, surtout si, sur ce double, il y a que les pièces concernant la propriété sont dans les bureaux de la douane. Cependant, la jurisprudence n'a pas généralement adopté cette thèse, et c'est, selon nous, avec raison. En vain, nous dit-on que, quand la loi crée un droit, il faut bien admettre qu'elle a entendu créer aussi les moyens de l'exercer, qu'on s'expose sans cela à une contradiction; car, pour qu'elle soit évitée, il suffit que l'on ait pu constater qu'il n'y a aucun obstacle légal empêchant de donner le bâtiment en nantissement ; or, il n'y en a pas puisqu'on peut toujours constituer un gage, à condition de transmettre la possession au gagiste. Sans doute, cela est impraticable en fait; mais qu'en devons-nous conclure, sinon que le législateur a mal apprécié les conséquences des principes qu'il avait posés, et qu'il ne s'est pas rendu compte de leur exécution pratique. Le texte de la loi, qui exige une dépossession, est trop formel pour qu'il soit permis de l'éluder; la reproduction dans la loi de 1863 des expressions mêmes du Code civil indique bien qu'il s'agit ici de termes mûrement pesés et employés à dessein.

En tout cas, le fait même du vote de la loi du

10 décembre 1874 est, après coup, la condamnation expresse du jugement du tribunal de Marseille. Si sa décisionétait fondée, en effet, qu'était-il besoin d'un texte législatif pour créer l'hypothèque maritime? Elle existait déjà ; car il est impossible de donner un autre nom au droit de préférence qui aurait résulté de la simple inscription sur des registres publics. Au reste, l'inscription de ces mentions ne saurait rentrer dans les attributions de l'Administration des Douanes ; et les receveurs pourraient, à bon droit, refuser de s'exposer, en l'effectuant, à une lourde responsabilité.

Nous trouvons, dans les recueils de jurisprudence, trace d'une autre combinaison qui, au premier abord, semble devoir davantage satisfaire aux exigences de la loi.

Dans une espèce qu'avait à juger, le 9 mai 1865 [1], le tribunal de Marseille, les parties avaient stipulé que le navire serait possédé, pour le compte du créancier, par le capitaine, lequel ne pourrait être renvoyé sans son consentement ; en cas de départ de celui-ci, celui qui le remplacerait devait être subrogé à la qualité de tiers possesseur et gardien du navire donné en gage ; ces stipulations devaient être mentionnées sur les registres matricules du commissariat de la marine; enfin, une police d'assurance devait être faite sous les noms du créancier et du débiteur.

Le tribunal n'hésita pas à voir dans l'accomplissement de ces formalités la constitution d'un véritable gage : « Attendu, dit-il, que le sieur V. est un créan- » cier nanti, que le navire est en sa possession par

1. J. M. 1865, I, 166.

» l'effet des actes publics de la marine, et en outre » par le mandat conféré au capitaine. »

Nous ne tenons aucun compte, avons-nous dit, de l'inscription sur les registres de la marine ; mais le mandat conféré au capitaine, pour nous exprimer comme le jugement, nous paraît avoir une bien grande analogie avec la situation que prévoit l'art. 92 (C. comm.) quand il veut que « le gage ait été mis » en la possession d'un tiers convenu entre les par- » ties ». Le capitaine n'est-il pas un tiers ? Son mandat n'a-t-il pas été l'objet d'une convention formelle ? En un mot, ne nous trouvons-nous pas dans les conditions légales ? — Il faut avouer que, s'il en est ainsi, la solution du problème est bien simple ; tout prêteur a un moyen commode de se faire consentir une sûreté, et point n'était besoin ni de tous ces détours subtils imaginés par les praticiens, ni même de la loi de 1874 imaginée précisément pour les supprimer. Cependant une chose saute de suite aux yeux ; c'est qu'un pareil moyen, en admettant qu'il soit conforme au texte du Code, violerait à coup sûr son esprit ; c'est, on le sait, dans un but de publicité qu'on a exigé la dépossession du propriétaire ; or, le fait que le capitaine possède pour le créancier sera-t-il jamais un avertissement suffisant pour les tiers ? Évidemment non ; la loi a voulu que quelque chose d'anormal vînt révéler à tous la nouvelle situation ; or quoi de plus régulier et de plus habituel que de voir le capitaine à la tête du navire ? Ce fait ne peut donner lieu à aucune remarque ; il ne peut être d'aucune utilité au point de vue du crédit public. Au reste, en y regardant de près, il est facile de voir que

nous ne trouvons pas dans notre hypothèse une véritable dépossession. Posséder, qu'est-ce, en somme, sinon faire acte de propriétaire ? Or, si le capitaine prend une mesure quelconque, il est évident que ce ne sera pas de son chef ; ce sera toujours au nom du débiteur, seul responsable et seul intéressé à l'exploitation du navire ; ce sera donc lui qui fera acte de propriétaire, ce sera lui qui restera possesseur ; le capitaine, quoi qu'on fasse, ne le sera jamais au véritable sens de la loi.

Vente simulée. Qu'entend-on par là? — D'ailleurs, tous ces procédés ne sont pas ceux que la pratique a le plus généralement adoptés ; c'est à un biais très ingénieux qu'elle a eu recours pour suppléer à ce qui est, à vrai dire, une véritable lacune de nos lois. « Souvent, pour la garantie d'un prêt ou de toute autre créance, le propriétaire cède en douane le navire ou l'intérêt qui lui appartient. La cession n'est qu'apparente ; après le paiement de la dette, une rétrocession s'opère, et la propriété rentre dans les mains du débiteur qui, en réalité, ne l'avait point aliénée, mais seulement mise en gage [1]. »

Cet exposé très net du rapporteur nous indique parfaitement l'opération à laquelle on a recours ; nous nous étonnons seulement que M. Grivart ait cru devoir plus loin la comparer à l'antique contrat de fiducie qui avait, à Rome, précédé l'hypothèque et avait été la première forme du crédit réel. Dans le contrat de fiducie, il intervenait en effet une véritable aliénation parfaitement régulière et produisant tous les effets habituels du transfert de propriété ; sans doute, le créan-

1. Rapport de M. Grivart à l'Assemblée Nationale.

cier devait restituer le bien qu'il avait acquis au cédant; mais c'était en vertu d'une simple action personnelle qui n'empêchait pas la cession d'être entièrement valable entre les parties. Rien de semblable ici; s'il y a eu cession, ce n'est qu'en apparence; et si on peut, tout au plus, soutenir que la propriété a été transférée à l'égard des tiers, dans les rapports des parties entre elles, elle ne s'est pas déplacée.

Quoiqu'il en soit de la justesse de ce rapprochement, il nous faut voir quel est, au fond, ce procédé qu'emploie la pratique, et quels sont les motifs auxquels on a eu recours pour le justifier. En réalité, c'est une opération unique, mais qui s'accomplit en deux actes; une vente intervient d'abord, c'est un acte public, patent; on la fait inscrire sur les registres de la douane; vient ensuite le second acte, une contre-lettre par laquelle on constate que la vente est simulée et qu'on n'y a eu recours que pour cacher une véritable constitution de gage.

Motifs donnés en faveur de cette combinaison. — La raison que l'on a donnée à l'appui de cette combinaison, c'est qu'on peut toujours faire d'une manière indirecte ce qu'il serait loisible de faire directement. Ce qui importe, c'est le fond; si on en a la disposition, la forme est au choix des parties, on cite comme exemple les donations déguisées sous la forme d'une vente, dont la validité est reconnue par la jurisprudence. Telle est la justification habituellement donnée, la seule possible d'ailleurs. Le but que l'on poursuit, c'est de constituer un véritable privilège sur le navire ainsi cédé, et de donner au créancier, lors de la distribution du prix, la faculté de se faire payer avant tout autre

intéressé qui n'aura pas fait en sorte de se procurer les mêmes garanties. Si le mauvais état des affaires du débiteur obligeait à une vente avant le remboursement, il pourrait, sans être inquiété, toucher le prix, puisque, à l'égard des autres créanciers, il est propriétaire et que le voyage qui, nous le supposons, a suivi l'aliénation, n'a permis à ceux-ci de conserver aucun droit sur le bâtiment de mer.

Jurisprudence.—Par maints arrêts, la jurisprudence a consacré la pratique généralement admise. Nous citerons notamment un important arrêt de la Cour de Cassation[1] qui admet tous ces principes. Cet arrêt semble même admettre que le privilège n'en existerait pas moins, alors même que le droit de suite n'aurait pas été éteint par un voyage en mer et subsisterait encore.

Toutefois, la jurisprudence exige qu'on observe, outre les conditions de la vente, celles qui sont ordinairement réclamées quand il s'agit du nantissement; c'est bien ce que suppose le même arrêt, puisqu'il a bien soin de remarquer qu'elles ont été observées dans l'espèce. « Attendu, dit-il, que l'acte du 10 février 1853 renferme toutes les conditions pour la » validité de la vente, et celles nécessaires pour le privilège sur le prix du navire, en l'envisageant comme » acte de nantissement, savoir l'authenticité, la somme » due, déterminée par le prix du navire et la nature de » la chose mise en gage. »

Une décision de la Cour de Bordeaux (6 août 1856) consacre expressément cette doctrine. Par un arrêt plus récent (25 mars 1872)[2], la Chambre des Requêtes

1. (Dal. 1856, I, p. 427).
2. Dalloz, 1872, I, p. 367.

a jugé qu'il n'y avait pas nantissement, dans une espèce où les propriétaires avaient vendu certaines parties sans abandonner la possession, mais avaient stipulé que la vente serait occulte et ne serait pas transcrite.

Cependant, ces exigences ne sont pas portées à une rigueur extrême, et on ne s'en tient pas à un formalisme rigoureux et exagéré, comme le montre bien un arrêt rendu le 9 juillet 1877 et cassant une décision de la Cour de Rouen ; le vendeur, dans l'espèce, avait stipulé que le navire serait francisé au nom d'un tiers ; mais on s'était borné à obtenir au nom de ce tiers un congé provisoire ; la Cour jugea qu'il y avait là un nantissement parfaitement valable : « Attendu que les faits et » actes... qui seraient évidemment constitutifs de la » délivrance entre vendeur et acheteur, suivant les » règles propres au contrat de vente, constituent également, eu égard à la forme adoptée par les parties » pour le contrat de gage qu'elles se sont proposé, » ainsi qu'à la nature de la chose donnée en gage, la » remise en la possession du créancier exigée pour » la validité du nantissement, qu'enfin, à raison du » caractère de publicité desdits faits et actes, l'intérêt » des tiers a été sauvegardé conformément au vœu de » la loi. »

Inconvénients de la vente simulée. — Telle est dans son ensemble la théorie par laquelle la Cour de Cassation, à la suite des tribunaux consulaires, a cru pouvoir remédier aux vices de nos Codes et constituer en quelque sorte, avant la création de l'hypothèque, le crédit maritime. Il est certain que les facilités données par la jurisprudence ont dû présenter des avan-

tages et exercer une assez heureuse influence sur la marine marchande. En revanche, on ne peut nier que ces procédés n'offrent les plus grands inconvénients. Il est toujours regrettable de consacrer des procédés detournés destinés à éluder les dispositions formelles de la loi. On ne comprend guère, d'ailleurs, qu'on vienne exiger ici, comme on le fait, à la fois les conditions de la vente et celles du nantissement : en réalité, on n'est pas bien rigoureux, puisqu'on se contente d'un semblant de dépossession ; mais, à prendre les choses à la lettre, on ne verrait guère l'utilité d'une combinaison qui, pour simplifier les formalités d'un contrat trop compliqué, n'y apporterait d'autre remède que d'y ajouter les formalités d'un autre contrat.

Illégalité du système de la jurisprudence. — Au reste, c'est la légalité même de cette doctrine qui doit être mise en cause. Si on est maître du fond, peu importe la forme, dit-on ; mais c'est à condition que la loi n'ait pas prescrit une forme spéciale. D'un autre côté, s'il est toujours permis de faire indirectement ce qu'on peut faire directement, n'est-ce pas seulement quand le moyen détourné que l'on emploie est de nature à conduire au même but? On peut bien donner sous forme de vente, parce que ce sont là deux contrats qui ne diffèrent que par leur cause, et qui, l'un et l'autre, ont pour résultat un transfert de propriété. Mais on ne peut employer la vente pour faire un nantissement, parce que ces deux contrats ont un but tout différent ; parce que c'est une constitution de gage, non une aliénation que l'on poursuit.

Il suffit d'examiner quelles doivent être les conséquences naturelles de la vente suivie d'une contre-

lettre pour voir combien ce procédé est loin d'atteindre le but que lui reconnaît la Cour de Cassation.

On ne saurait tout d'abord reconnaître le moindre effet à cette combinaison, tant qu'un voyage en mer n'a pas éteint le droit de suite des créanciers privilégiés ou chirographaires, ou encore toutes les fois qu'une opposition aura empêché ce voyage de produire son effet ordinaire. Le navire a beau être inscrit à la douane au nom du prêteur, peu importe ; l'article 190 permet aux créanciers de le considérer comme leur étant toujours affecté et de le poursuivre même entre ses mains. L'acquéreur ne pourrait évidemment pas invoquer contre eux l'acte qu'il a passé avec son vendeur et qui constate que la prétendue vente était en somme un nantissement, car : « Les contre-lettres ne peuvent » avoir leur effet qu'entre les parties contractantes; » elles n'ont point d'effet contre les tiers. » (Art. 1321 C. civ.) A l'égard de ceux-ci, le prétendu gagiste n'est donc qu'un acquéreur; et s'il veut éviter la saisie, il lui faudra leur présenter le prix entier qui aura été convenu dans l'acte ostensible passé avec son débiteur; il ne retiendra qu'une part de sa créance proportionnelle à celle que recueillent les autres intéressés.

Il n'est guère plus facile d'accorder un droit de préférence à l'acquéreur, même quand le navire aura fait sans opposition le voyage qu'indique l'article 193. Sans doute, en tant qu'acquéreur, il pourrait se mettre à l'abri de cet article et prétendre que le navire qui est devenu sien est maintenant libre de toute dette qui pouvait le grever du chef des précédents propriétaires. Seulement, les autres créanciers pourront se prévaloir de la contre-lettre et prétendre que la vente

n'ayant été que simulée, le voyage n'a pu produire les effets habituels; si l'article 1321, en effet, décide qu'une contre-lettre ne pourra leur nuire, nulle part il ne dit qu'elle ne pourra leur profiter.

D'ailleurs n'est-ce pas une théorie bizarre et incompréhensible que celle qui déclare la vente ostensible qui a eu lieu opposable aux tiers, quoique d'une valeur nulle entre les parties ? Peut-on songer à invoquer contre qui que ce soit une relation juridique qui n'existe pas? En résumé, le procédé que consacrent les tribunaux ne saurait produire aucune conséquence utile, aucun des effets sur lesquels a dû compter le créancier qui y a eu recours. En revanche, les dangers qu'il peut lui faire courir sont des plus graves.

Dangers encourus par l'acquéreur simulé. — Même en admettant le système de la jurisprudence et en reconnaissant au créancier ainsi nanti le bénéfice de la situation privilégiée que la Cour de Cassation lui accorde, on ne peut méconnaître qu'il doive en supporter les charges. Inscrit à la douane, c'est lui qui sera tenu des dettes du navire, par exemple, des salaires et frais de rapatriement; et parmi ces charges, il en est dont il est personnellement tenu, puisque la faculté d'abandon n'est pas toujours admise. Même s'il ne s'agit que de créances pour lesquelles cette faculté est admise, si elles sont postérieures à la vente, leurs titulaires devront venir, sur le prix du navire, avant l'acquéreur simulé, puisque lui-même est leur débiteur. Loin donc, dans cette hypothèse, d'avoir un privilège, le créancier nanti ne pourra venir qu'après toute une classe d'intéressés qui seront, à son égard, de véritables privilégiés. Toutefois, il est certain qu'il

n'aura cette situation qu'à l'égard des créanciers postérieurs à la mutation en douane ; à l'égard de tous autres, il n'est pas leur débiteur, et il pourra, par conséquent, sinon les primer, tout au moins concourir avec eux, sa qualité de propriétaire ne lui faisant pas perdre celle de créancier.

Vente du navire par l'acquéreur simulé. — Une question très délicate est celle de savoir si ce créancier devenu propriétaire en douane pourrait, de son chef, réaliser son gage. Dans son savant rapport, M. Grivart dit : « En échangeant son titre contre la » qualité apparente de propriétaire, il perd le droit de » saisir le navire et de concourir avec les autres créan- » ciers dans la distribution du prix. » Nous venons de voir jusqu'à quel point il faut accepter cette dernière assertion ; sur la première aussi, il y aurait à formuler des réserves. Sans doute, il ne saurait être question d'une saisie exercée par celui qui est ostensiblement propriétaire ; c'est une procédure qu'on ne saurait, ce semble, employer contre ce qui est à soi. Mais tout au moins le créancier ne pourra-t-il pas, profitant de sa qualité de propriétaire apparent, réaliser lui-même son gage et céder par une convention amiable à un tiers le bâtiment ? Une pareille cession ne pourrait, à coup sûr, être valable, et elle tombe, à n'en pas douter, sous le coup de l'article 93 du Code de comm. qui, se conformant en cela au Code civil, va jusqu'à dire que : « Toute clause qui autoriserait le créancier à s'ap- » proprier le gage ou à en disposer sans les forma- « lités ci-dessus prescrites est nulle » ; mais en supposant que la loi ait été transgressée, nous devons nous attacher à examiner si l'acte fait au mépris de

ses prescriptions a produit quelques conséquences. Inscrit à la douane, le créancier était, suivant notre doctrine, propriétaire à l'égard des tiers. L'acquéreur n'était censé connaître que lui ; et dès que lui-même aura fait accomplir la mutation à son profit, il aura un droit incontestable sur le navire. Le propriétaire qui s'était ostensiblement dessaisi ne pourra élever aucune réclamation contre l'acheteur, et c'est en ce sens que le rapport, que nous avons déjà cité, a pu dire que le créancier, « s'il n'est pas honnête, peut abuser gra- » vement des droits qui lui ont été conférés ». Ainsi privé de son droit, le débiteur n'aura de recours que contre son créancier ; entre les mains de celui-ci, le gage était l'objet d'un véritable dépôt ; sa responsabilité est lourdement engagée par la faute qu'il a commise ; et le déposant sera en droit de lui réclamer la réparation de tout le préjudice qui en résultera pour lui ; pour la conservation de son droit, rien ne s'opposerait même à ce qu'il fît entre les mains de l'acquéreur saisie-arrêt pour toute la différence existant entre sa propre dette et les dommages-intérêts qui doivent lui être légitimement alloués.

Droit des créanciers de l'acquéreur simulé. — Les effets fâcheux du nantissement déguisé sous forme de vente ne se borneront pas à atteindre les parties entre lesquelles il aura été conclu. On peut se demander quelle serait, par exemple, la situation des ayant-cause du créancier nanti. Ceux-ci ont vu à la douane la mutation de propriété qui y a été opérée. L'acquéreur leur a paru ainsi avoir un crédit qu'il n'avait pas en réalité, et ils lui ont fait des fournitures qu'ils n'auraient pas livrées à crédit sans cet indice d'une solvabilité

assurée. Doit-on reconnaître à ces créanciers un droit sur le navire ? Peuvent-ils le saisir entre les mains de leur débiteur, ou même le suivre, après la rétrocession, entre les mains du véritable propriétaire, en vertu de l'article 190? Il nous semble difficile de leur refuser ce droit, puisque la transcription sur les registres de la douane transfère la propriété à l'égard des tiers ; ceci ne nuira pas aux créanciers privilégiés du vrai propriétaire qui pourront certainement passer avant les créanciers de l'acquéreur simulé, ces derniers eussent-ils eux aussi un privilège à invoquer. Nous reconnaissons cependant que le sort fait aux créanciers chirographaires par ce concours est des plus rigoureux. C'est là un argument de plus contre la combinaison bizarre que nous condamnons.

En résumé, de cette longue étude, ressort une conclusion, c'est que si le privilège résultant du droit de gage peut théoriquement grever un navire, en fait, on ne peut guère concevoir qu'il en soit ainsi.

Privilège du consignataire. — Une question analogue à celle que nous venons d'examiner à propos du gagiste se pose à l'égard du consignataire, c'est-à-dire de celui qui est chargé par le propriétaire de le représenter dans le port où arrive le navire. Ce consignataire aura fréquemment des avances à faire dans l'intérêt de l'armateur, et il semblerait équitable de lui donner une garantie pour le remboursement des avances qu'il aura été obligé de faire. Dufour[1] veut lui accorder le privilège du commissionnaire consacré par l'article 93 de l'ancien Code de commerce et par l'article 95 du Code modifié sous ce rap-

1. N° 242.

port par la loi de 1863 : « Tout commissionnaire, dit » cette loi, a privilège sur la valeur des marchan- » dises à lui expédiées, déposées ou consignées par le » fait seul de l'expédition, du dépôt ou de la consi- » gnation, pour tous les prêts, avances ou paiements » faits par lui, soit avant la réception des marchan- » dises, soit pendant le temps qu'elles sont en sa pos- » session. » Nul doute que le cas qui nous occupe ne rentre parfaitement dans cet article. Le consignataire est bien un commissionnaire qui a fait des prêts, avances ou paiements. Mais la difficulté est encore ici dans les conditions mises à l'exercice du droit reconnu à ce créancier : « Ce privilège, ajoute notre » article, ne subsiste que sous la condition prescrite » par l'article 92. » Or, cet article est précisément dans la section qui s'occupe du gage et c'est celui qui exige la dépossession du débiteur. Les considérations que nous avons invoquées plus haut conservent donc encore ici toute leur valeur, et nous devrons refuser le privilège au consignataire aussi bien qu'au gagiste.

Un jugement du tribunal du Havre consacre le système contraire : « Attendu que cette consignation a » mis le navire aux mains de B. pendant la durée du » voyage qui allait être entrepris... car, étant inscrit » à la douane au nom de B. comme consignataire, le » navire qui était son gage ne pouvait pas lui échap- » per [1]. » Il faut ajouter que, dans l'espèce, le tribunal avait certainement été influencé par cette considération que le consignataire était en même temps affréteur ; mais cette circonstance ne suffirait pas

1. *Recueil du Havre*, 1856. I. p. 116.

toutefois pour légitimer la solution adoptée. Ainsi, le consignataire se trouve, à notre avis, dans l'impossibilité de se prévaloir des garanties instituées par le Code de commerce ; nous croyons, au contraire, qu'il est parfaitement juridique de l'autoriser à invoquer l'article 2102-3° (C. civ.), s'il a fait des frais pour la conservation de la chose.

Hypothèses dans lesquelles un créancier chirographaire pourrait être préféré à la masse. — Nous avons, à présent, vu quels sont les créanciers qui peuvent invoquer un droit de préférence sur le navire, en se prévalant d'une hypothèque ou d'un privilège ; mais il est certains cas où des créanciers chirographaires eux-mêmes pourront, en vertu de circonstances spéciales, prétendre passer avant les autres ayant-droit lors de la distribution du prix.

Ce sera notamment le cas où un créancier se trouvera dans les conditions requises par le droit commun pour invoquer le droit de rétention ; cette hypothèse sans doute se réalisera rarement puisqu'un tiers ne se trouvera pas fréquemment en possession d'un navire ; mais si cela a lieu, il pourra invoquer un droit qui lui permettra de primer même les créanciers privilégiés : « *Nullus est casus, nulla dispositio quæ retentionis* » *exclusionem percutiat* », dit Casaregis [1].

Dans le cas spécial du vendeur, nous aurions à nous demander s'il ne faut pas lui accorder cette revendication du droit de rétention que la plupart des interprètes de l'art. 2102-4° du Code civil accordent au vendeur de meubles, si la vente est à terme. Il nous semble qu'il n'y a pas de raison pour déroger ici au

1. Disc. 32, n° 22.

droit commun ; mais le vendeur ne pourra exercer son droit qu'en respectant ceux des créanciers privilégiés de l'article 191, et en se conformant aux conditions de l'article 2102, ce qui en rendra l'exercice difficile et fréquemment inutile.

On doit rechercher également si une sorte de droit de préférence ne devrait pas être accordé à l'armateur qui a fait des avances au constructeur à forfait, suivant l'usage du commerce maritime, quand ce constructeur vient à tomber en faillite. C'est, en somme, à peu près ce que décidait un arrêt de Rouen rapporté par Dufour[1]. D'après la Cour, le marché à forfait est un louage et un mandat. La faillite ne rompt pas le louage ; donc la masse doit faire exécuter la construction. En somme, cet arrêt tend à préférer l'armateur, non pour le recouvrement de ses avances, mais pour l'obligation d'achever la construction. Nous n'avons pas besoin de discuter longuement cette opinion que nous ne pouvons admettre ; nous avons plus haut examiné la situation faite à l'armateur en cas de construction à forfait ; le contrat qui s'est formé n'est ni un mandat ni un louage, mais bien une vente de chose future. L'argumentation de la Cour de Rouen manque donc de base.

SECTION II. — CONDITIONS REQUISES POUR L'EXERCICE DU DROIT DE PRÉFÉRENCE.

La condition essentielle pour qu'un créancier puisse être préféré à d'autres sur le produit de la vente d'un navire, c'est qu'il ait un droit quelconque à participer

1. Tome II, p. 574.

à la distribution du prix. Il faudra donc que le bâtiment soit encore en la possession de son débiteur, ou, s'il a été aliéné, qu'il se trouve en mesure de se prévaloir du droit de suite. Outre cette condition primordiale, il en est d'autres, les unes spéciales aux privilèges, les autres spéciales aux hypothèques. Nous allons les passer en revue, en étudiant pour les premiers l'article 192 du Code de commerce, pour les secondes la loi du 10 décembre 1874.

§ I. — Privilèges

Aucune mesure de publicité n'est exigée à l'égard des privilèges, et c'est là, à coup sûr, la cause d'un grave péril pour les tiers ; les créances privilégiées pouvant être très importantes et absorber le gage commun de tous les ayant-droit. Toutefois, les rédacteurs du Code de commerce ont cru devoir, à la différence de ceux de l'Ordonnance, prendre quelques précautions et exiger des garanties spéciales pour la justification de la créance ; sans doute, l'action personnelle n'est toujours soumise qu'aux modes de preuve du droit commun ; mais, si l'on veut se prévaloir de la protection de l'article 191, on doit alors se conformer aux exigences de l'article 192. Seuls les privilèges créés par le Code civil ou par les lois autres que le livre II du Code de commerce peuvent être exercés sans justification spéciale.

Le créancier gagiste a-t-il un droit de préférence avant l'accomplissement du voyage en mer? — Encore une condition particulière semble-t-elle devoir être

exigée dans une certaine opinion, pour l'exercice du droit de préférence résultant de la constitution de gage. Quoique ce contrat ne puisse se réaliser que très difficilement, il n'est pas impossible peut-être d'en trouver des exemples ; il nous faut donc examiner la condition du créancier qui aura obtenu cette garantie. A en croire l'intéressant article de M. de Valroger[1] que nous avons déjà cité, le gagiste ne pourrait opposer son droit aux créanciers qui auraient un droit de suite, tant que les conditions requises par l'article 193 pour éteindre ce droit n'auraient pas été accomplies. Les conséquences d'une pareille opinion sont peu graves peut-être dans le système de son auteur, puisqu'il ne reconnaît de droit de suite qu'aux créanciers privilégiés, et que rien, par conséquent, ne s'opposerait à ce que le gagiste primât les créanciers chirographaires même avant un voyage ; mais on voit combien seraient plus graves ses effets dans l'opinion généralement admise. Ne serait-il pas quelque peu bizarre de subordonner le droit du créancier nanti à une pure chance et de décider qu'il serait protégé ou non suivant que les circonstances amèneraient la réalisation du gage avant ou après l'accomplissement d'un voyage effectué aux termes de l'article 193 ?

Nous ne comprenons guère, au reste, le raisonnement qui a déterminé M. de Valroger : « Si au lieu » d'une vente, dit-il, on suppose un nantissement, » les créanciers privilégiés ne pourront-ils pas invo- » quer contre le créancier gagiste le même droit de » suite, et, en conséquence, se faire payer par préfé-

1. *Revue critique*, tome XXV, p. 193.

» rence au créancier gagiste, tant que leurs droits
» n'auront pas été purgés par un voyage ? »

Puis il s'attache à démontrer que le fait seul du nantissement n'a pu détruire le droit de suite, pas plus que la vente qui n'est pas suivie des formalités de l'art. 193. Nous ne le suivrons pas dans cette discussion qui nous semble au moins inutile ; c'est la base même de l'argumentation, en effet, qui nous paraît erronée : sur quoi s'appuie-t-il, sinon sur ce que le droit de suite des uns serait un obstacle au droit de préférence des autres ? Mais, nous ne voyons, quant à nous, aucun obstacle à la coexistence de ces deux droits. Si les créanciers ont un droit de suite, qu'est-ce à dire, sinon qu'ils conservent leur droit sur leur navire ; mais ils peuvent le conserver, tout en venant l'exercer au dernier rang. Cette doctrine est parfaitement résumée par un arrêt de Cassation que M. de Valroger invoque en sa faveur, nous ne voyons pas bien pourquoi : « L'affectation du navire aux dettes
» du vendeur, en supposant que cette affectation
» n'eût pas été éteinte par un voyage de 16 mois après
» l'acte du 12 février 1853, ne constitue ni un droit
» de préférence, ni de concours à l'égard des autres
» créanciers qui ont acquis un privilège sur le prix
» du navire, par l'effet du nantissement ; cette affec-
» tation, tant que le navire continue à être la pro-
» priété du débiteur, n'a pas plus d'effet que le droit
» qui appartient à tout créancier de se faire payer sur
» la chose de son débiteur comme étant son gage, et ne
» peut, par conséquent, être un obstacle au nantisse-
» ment et au privilège qui en résulte [1]. »

1. 10 février 1853. — Dal. 1856, I, p. 427.

Formalités prescrites par l'art. 192. — En somme, il n'y a d'autres conditions mises à l'exercice du droit de préférence attaché aux privilèges que celles que nous indique l'art. 192.

1° D'après son paragraphe premier, « les frais de » justice seront constatés par les états de frais arrêtés » par les tribunaux compétents ».

Ce sera la plupart du temps le tribunal civil ou plutôt son président, quelquefois le président du tribunal de commerce, quand il s'agira d'instances engagées devant cette juridiction. Ces décisions sont certaines malgré une difficulté résultant d'une apparente contradiction entre notre paragraphe et le troisième qui semble exiger en tout cas un état arrêté par le président du tribunal de commerce. Il semble qu'il y ait dans ce dernier paragraphe une erreur purement matérielle qui ne saurait nous empêcher d'admettre le système logique et raisonnable de l'art. 192.

2° « Les droits de tonnage et autres par les quit- » tances légales des receveurs. » Ceci s'applique au cas où ces droits auraient été payés par un tiers ; il arrivera souvent, en effet, que l'administration sera désintéressée par le courtier ou le consignataire, qui, notamment, dans le cas où il s'agit de navires étrangers, sont responsables du payement des droits de pilotage, d'entrée et de sortie; ils seront alors subrogés aux droits de l'État, à condition de se présenter avec la quittance qui leur aura été délivrée par le receveur des douanes. Dans le cas où l'administration n'est pas désintéressée lors de la distribution du prix, aucun mode spécial de justification ne lui est imposé.

3° « Les dettes désignées par les n°s 1, 3, 4 et 5 de

» l'art. 191 seront constatées par des états arrêtés » par le président du tribunal de commerce. » Ce sont les gages du gardien et frais de garde du bâtiment, depuis son entrée dans le port jusqu'à la vente, les loyers des magasins où se trouvent déposés les agrès et apparaux, les frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux, depuis son dernier voyage et son entrée dans le port. Les états du président n'ont d'ailleurs rien d'obligatoire et il est toujours loisible aux parties de provoquer une décision du tribunal.

4° « Les gages et loyers de l'équipage par les rôles » d'armement et désarmement arrêtés dans les bu» reaux de l'inscription maritime. »

5° « Les sommes prêtées et la valeur des marchan» dises vendues pour les besoins du navire pendant » le dernier voyage, par des états arrêtés par le capi» taine, appuyés de procès-verbaux signés par le » capitaine et les principaux de l'équipage, consta» tant la nécessité des emprunts. »

Il était légitime d'exiger ici de sérieuses garanties : car, s'il est naturel que les créanciers ordinaires puissent être primés par ceux qui, dans un moment de danger, sont venus au secours du capitaine et ont peut-être contribué à sauver le navire et sa cargaison, d'autre part, on ne saurait accorder la même protection à un prêteur quelconque en cours de voyage, ni au chargeur dont les marchandises auraient été perdues ou vendues sans profit pour le navire. La loi réunit dans la même phrase deux hypothèses qu'il eût été préférable de séparer; nous allons les étudier successivement.

Le prêteur devra prouver deux choses, la légitimité

du contrat qu'il a passé avec le capitaine, puis la quotité de sa créance. Pour établir la légitimité, il faudra avant tout montrer la nécessité où l'on se trouvait de faire au navire des réparations ; on le prouvera par le moyen qu'exige la loi, c'est-à-dire par des procès-verbaux signés par le capitaine et les principaux de l'équipage.

Notre article, au reste, n'est pas complet sur la question qui nous occupe ; car l'art. 312 vient ajouter une nouvelle formalité en ce qui concerne au moins le prêteur à la grosse : « Tout prêteur à la grosse, en » France, est tenu de faire enregistrer son contrat au » greffe du tribunal de commerce dans les 10 jours » de la date, à peine de perdre son privilège. »

Enfin, on s'est demandé si le prêteur ne devait pas établir la relation existant entre son prêt et les besoins du navire constatés comme nous l'avons vu. La solution affirmative de cette question ne peut faire de doute, l'art. 191 n'accordant le privilège que pour les sommes prêtées pour les besoins du navire. Du silence de l'art. 192, sur ce point, on peut seulement conclure qu'aucun mode spécial de preuve ne sera exigé.

En ce qui concerne la quotité du prêt, la loi semble exiger des états dressés par le capitaine ; toutefois, un tel document ne nous paraît guère utile, le contrat lui-même fournissant des renseignements infiniment plus sûrs ; il est probable qu'en parlant d'états, le Code n'a en vue que le privilège du chargeur. En assimilant les deux cas, le législateur s'est exposé à de pareilles confusions, et nous allons en voir maintenant les regrettables conséquences.

Pour la créance provenant de la vente de marchan-

dises, aussi bien que pour celle ayant son origine dans le prêt, on devra prouver à la fois la légitimité et la quotité. Pour démontrer la légitimité, on devra également produire ces procès-verbaux dont nous avons déjà parlé ; mais il est facile de voir que cette exigence sera souvent ici fort peu équitable. Tandis que le capitaliste est libre de ne se dessaisir des deniers qu'après toutes les formalités remplies, et qu'ainsi sa négligence seule a pu mettre en péril ses intérêts, le chargeur, au contraire, n'était pas présent, lors de la vente de ses marchandises. Il pourra donc être privé de la plus légitime des garanties sans aucune faute de sa part.

C'est quand il s'agit de prouver la quotité de la créance du chargeur qu'apparaît l'utilité des états dressés par le capitaine. Ces états devront présenter la liste des marchandises vendues, puis leur cours au lieu de décharge du navire.

6° « La vente du navire par un acte ayant date » certaine. »

Aucune époque n'étant fixée, on aura jusqu'à la saisie pour donner date certaine à l'acte de vente; mais il faut avouer qu'on ne comprend guère le but de cette exigence du législateur. Le fait même de la vente est inutile à prouver, puisque les créanciers de l'acquéreur seront certes les derniers à le contester. Une seule chose serait utile, ce serait d'établir que, depuis la vente, aucun voyage en mer n'a eu lieu; mais notre article ne remplit pas ce but, puisqu'il sera toujours facile de post-dater un acte.

« Les fournitures pour l'armement, équipement et » victuailles du navire seront constatées par les mé-

» moires, factures ou états visés par le capitaine et
» arrêtés par l'armateur dont un double sera déposé
» au greffe du tribunal de commerce avant le départ
» du navire, ou, au plus tard, dans les 10 jours, après
» son départ. »

Il est important de remarquer que notre article ne vise pas les créanciers pour fournitures faites en cours de voyage ; pour ceux-là, on peut dire que leur créance dérive d'un prêt déguisé ; et nous leur appliquerons en conséquence les règles tracées par le paragraphe précédent.

L'approbation de l'armateur nous paraît pouvoir être remplacée par un jugement de condamnation rendu contre l'armateur. Nul doute qu'il n'ait au moins la valeur d'un contrat intervenu avec lui, et qu'il ne présente les mêmes garanties. Quant au visa du capitaine, il a un but spécial, celui de constater que les fournitures ont servi au voyage ; il faudrait, pour qu'un jugement puisse en tenir lieu, qu'il constatât l'impossibilité où on s'est trouvé de l'obtenir, soit par le refus du capitaine, soit par quelque circonstance de force majeure.

Après ces deux formalités, la loi exige le dépôt d'un double au greffe du tribunal de commerce. C'est ici une mesure de publicité qu'on aurait peut-être dû exiger pour tous les privilèges. A raison de ce but du législateur, nous devrons exiger le dépôt, même au cas où un jugement aurait été rendu ; le dépôt de la minute au greffe ne pouvant être considéré comme suffisant pour avertir les tiers.

La Cour de Cassation décide avec raison que la loi ne désigne en aucune façon le greffe où doit être fait

l'enregistrement. Il résulte de cette solution, qu'on ne peut guère critiquer dans l'état de la législation, que la mesure de publicité ordonnée par l'article 192 n'a aucune efficacité ; pour qu'un tiers intéressé fût en sûreté, il lui faudrait, en effet, consulter les greffes de tous les tribunaux de commerce de France.

La loi exigeant que le dépôt soit fait dans les dix jours qui suivent le départ, un dépôt fait après ce délai n'aurait aucune influence et ne pourrait donner lieu au privilège.

Le § 7 avait trait au prêt à la grosse avant le départ; il est abrogé depuis la loi de 1874.

8° C'est le privilège accordé à l'assureur pour le recouvrement des primes d'assurance que vise le 8e paragraphe. Ces primes doivent être constatées par les polices ou les extraits des livres des courtiers d'assurance. La loi parlant d'une manière générale de la police s'applique aussi bien à la police sous-seing privé qu'à la police authentique, puisque l'une et l'autre formes sont admises par l article 332.

9° Enfin le dernier paragraphe a trait aux dommages-intérêts dus aux affréteurs; ils seront constatés « par les jugements ou par les décisions arbitrales » qui seront intervenues ». La matière des privilèges étant de droit étroit, il faut considérer ce texte comme limitatif; et on ne pourrait, par suite, se contenter d'une transaction, comme on a voulu le faire.

Telles sont les conditions exigées pour l'exercice du droit de préférence par les créanciers privilégiés. Il importe de remarquer que les formalités qu'indique notre article n'ont aucune influence quant au droit de suite. Le créancier qui a omis l'une quelconque des

constatations qu'il prescrit perd bien la faculté de se faire colloquer avant les créanciers chirographaires ; mais il n'est nullement déchu du droit de suivre le navire entre les mains d'un tiers acquéreur. La marche suivie par la loi est d'une simplicité et d'une clarté parfaites. Elle étudie le droit de préférence dans les articles 191 et 192, puis le droit de suite dans les articles 193 et 194 : il ne faut pas que l'interprète vienne confondre ce que le législateur a soigneusement distingué.

Si la déchéance de l'article 192 ne s'applique qu'au droit de préférence, en revanche, elle est complète, et on ne saurait la tourner en aucune manière ; c'est ainsi, comme nous l'avons déjà dit, que ce serait aller contre le vœu de la loi que de permettre d'invoquer l'un des privilèges du Code civil à un créancier qui serait frappé de la perte de son droit par la loi maritime.

§ II. — Hypothèques

Pour les hypothèques, la condition du droit de préférence doit être cherchée dans la loi de 1874 ; c'est, aussi bien que pour le droit de suite, l'inscription. Fort sagement, la loi n'a pas voulu qu'un tiers pût être primé par une hypothèque dont il aurait ignoré l'existence à l'époque où il a lui-même contracté. Sans la publicité, l'hypothèque créée en vue de relever le crédit maritime en serait la ruine. Nous n'aurions ici qu'à répéter ce que nous avons déjà dit sur le moyen d'effectuer l'inscription, sa péremption, etc. Nous devons seulement signaler une différence quant

à l'époque jusqu'à laquelle le créancier peut utilement s'inscrire. Une inscription prise même la veille de la transcription de l'aliénation suffit à conserver pleinement le droit de suite ; il n'en est pas de même du droit de préférence ; une inscription prise à cette époque suffit sans doute pour conserver le droit de préférence de celui qui l'a prise à l'égard des créanciers chirographaires ; mais elle ne saurait avoir aucun effet à l'égard des créanciers hypothécaires plus diligents qui ont fait inscrire leur hypothèque avant la sienne, alors même que leur droit ne serait né qu'après le sien. Nous reviendrons sur ce sujet en étudiant les questions de rang.

SECTION III. — RANG.

Il est de nombreux créanciers qui peuvent réclamer une situation privilégiée et requérir leur collocation sur le prix du navire avant ceux à qui aucune sûreté spéciale n'a été accordée. Mais tous ceux qui ont un droit de préférence n'ont pas droit au même rang : entre eux, un ordre doit s'établir, c'est le règlement de cet ordre que nous allons examiner.

§ I. — Concours entre créanciers privilégiés et hypothécaires.

Une première division doit être faite entre ces ayant-droit ; elle résulte du dernier paragraphe que la loi de 1874 a ajouté à l'art. 191 : « Les créanciers » hypothécaires sur le navire viendront dans leur » ordre d'inscription après les créanciers privilégiés. »

C'est l'application du droit commun ; les privilèges ont droit au premier rang ; on ne veut pas que la position de ceux à qui la loi fait une faveur spéciale puisse être compromise par le fait du débiteur lui-même ; il ne faut pas que les garanties que le législateur a jugées indispensables dans des vues d'équité et d'utilité supérieures puissent être compromises par la volonté des parties. Ces idées toutefois avaient été combattues par un des membres de l'Assemblée Nationale, M. Clapier, qui soutenait un amendement tendant à donner aux créanciers hypothécaires le rang qu'on enlevait aux donneurs avant le départ ; adopter le système de la commission, c'était, d'après lui, annuler en fait l'hypothèque ; en la plaçant après l'assureur et le chargeur, c'était la faire dépendre d'un événement incertain, la mettre à la merci d'une faute du capitaine. Mais M. Dupont fit observer qu'on éloignerait les affréteurs de l'emploi des navires hypothéqués en rendant inutile leur privilège. Ces considérations déterminèrent le vote de l'Assemblée. Toutefois, au principe de l'art. 191 *in fine,* il y aurait lieu d'admettre une restriction qu'on apporte à la règle analogue du Code civil. Le privilège serait primé par toute hypothèque établie du chef de celui au profit de qui il est établi ou du chef de ceux qu'il représente. Celui qui a constitué l'hypothèque en effet en est garant envers les créanciers, et il ne peut se créer à lui-même un droit qui anéantirait celui qu'il a garanti. C'est ainsi que le privilège du vendeur sera primé par les hypothèques établies, soit par le vendeur lui-même, soit par les précédents propriétaires.

§ II. — Classement des privilèges entre eux.

Tous ces points sont hors de doute ; au contraire, on se trouve en présence des questions les plus délicates, quand on cherche à déterminer comment doit se faire le classement des privilèges entre eux. Ce ne sont pas seulement les créanciers de l'art. 191 à qui il faut assigner un rang ; nous savons qu'un droit de préférence appartient en outre aux créanciers pour frais de sauvetage, puis, en général, à tous ceux qui sont privilégiés sur les meubles.

Les privilèges généraux doivent-ils venir au premier rang ? — Comme en droit civil, il faudra nous demander si le premier rang doit être accordé aux privilèges généraux, et nous retomberons alors dans cette grande controverse, pour la solution de laquelle le Code civil nous offre si peu de lumières, et qui a tant divisé ses meilleurs commentateurs. Nous devons dire cependant qu'un des auteurs qui se sont occupés le plus récemment de droit maritime, M. Desjardins [1], a cru trouver un moyen d'y échapper dans la loi de 1874. Le navire est assimilé aux immeubles, dit-il, à l'égard des créanciers, puisqu'il est susceptible d'hypothèque ; dès lors la solution est tout indiquée, c'est dans l'art. 2105 qu'il faut la chercher ; et on doit décider avec lui que les privilèges de l'art. 2101 passent avant tout autre. Les dangers de cette doctrine sautent aux yeux, et ils nous sont signalés par M. Desjardins lui-même ; on arrive ainsi à préférer les salaires des gens de service à ceux des gens de l'équipage. Au reste, ce sont surtout des raisons de droit qui doivent

1. T. I, p. 311.

nous faire rejeter la théorie du savant jurisconsulte. Si la loi de 1874 a, sous un certain point de vue, assimilé en quelque sorte le navire aux immeubles, elle n'a nullement dérogé au principe général qui en fait des meubles, et cela est tellement vrai que M. Desjardins est obligé de leur appliquer l'art. 2102 qui traite des créances privilégiées sur certains meubles. Ainsi donc, la loi de 1874 et avec elle l'art. 2105 doivent être mis hors de cause ; ils n'ont aucun rapport avec la question que nous agitons. Nous croyons, quant à nous, que le premier rang doit être assigné aux créanciers de l'art. 191. Nous nous trouvons ici en présence d'une loi spéciale, et il est de principe qu'en cas de conflit une pareille loi doit avoir le pas sur celle qui établit une règle générale. Cela est surtout vrai quand on est en présence de l'intention bien évidente du législateur d'établir un système complet, de dresser la liste de tous les créanciers dont le droit doit être garanti dans l'intérêt du commerce maritime.

L'embarras est infiniment plus grand quand il s'agit de donner le second rang. La difficulté est la même qu'en droit civil; sa solution dépend uniquement de celle qu'on donnera à la controverse que discutent si ardemment les interprètes du Code civil.

Classement des privilèges de l'art. 191 *entre eux.* — Entre les créanciers de l'art. 191, le rang à établir est indiqué par la loi elle-même qui a ainsi supprimé la plupart des procès qui pouvaient s'élever sous l'empire des anciens textes. L'art. 191 débute ainsi : « Sont privilégiées, et dans l'ordre où elles sont ran- » gées, les dettes ci-après désignées », et après l'énumération, il ajoute : « Les créanciers compris dans

» chacun des numéros du présent article viendront » en concurrence, et au marc le franc, en cas d'insuf» fisance du prix. » Ces règles sont claires ; néanmoins, elles laissent place dans une hypothèse particulière à quelque obscurité provenant de la contradiction que semble y opposer l'art. 323. Alors que l'art. 191-7° semble mettre sur la même ligne tous les créanciers qui ont prêté des sommes au capitaine pendant le dernier voyage pour les besoins du bâtiment, l'art. 323 (au Titre du contrat à la grosse) dit, *in fine :* « S'il y a plusieurs emprunts faits pendant le même » voyage, le dernier emprunt sera toujours préféré à » celui qui l'aura précédé. » Cette contradiction, inexplicable au premier abord, a son origine dans les textes de notre ancien droit. Alors que l'Ordonnance établissait, comme notre art. 191, le concours entre tous les prêteurs, Emérigon, en donnant une explication quelque peu libre, enseignait qu'on devait préférer les derniers prêteurs. C'est la trace de ces deux principes que nous retrouvons dans nos lois, et il est évident que l'art. 323 a entendu compléter l'art. 191 de la même manière qu'Emérigon complétait l'Ordonnance de 1681. Cela est d'autant plus certain que le système du savant jurisconsulte est très logique et absolument conforme aux idées qui ont guidé le législateur en matière de privilèges. En règle générale, celui qui a conservé un bien doit toujours venir sur son prix avant celui dont il a conservé le gage. Ces principes admis, la conséquence en découle forcément. Le prêteur du dernier voyage, comme le veulent l'art. 323 et l'art. 191 lui-même, primera celui d'un voyage précédent. Bien plus, entre prêteurs du

même voyage, c'est le dernier qui passera le premier ; toutefois, à ce principe que pose l'art. 323 nous ferons une restriction et en cela nous ferons la part de l'art. 191. Nous ferons venir en concours tous ceux qui auront prêté dans le même port en vue des mêmes besoins du navire ; peu importe l'ordre dans lequel se sont réalisés les prêts, c'est pour les mêmes travaux qu'ils ont été effectués ; ils ont contribué au même titre à la conservation du bâtiment. Tel est, croyons-nous, le système qui ressort de la combinaison des art. 191 et 323 ; ce dernier n'interprète pas le premier ; il y déroge et à ce titre on ne doit pas en étendre la portée. Aussi les prêteurs ordinaires ne seront-ils pas soumis à la même règle que les prêteurs à la grosse ; en outre, les chargeurs, que vise aussi l'art. 191-7°, viendront en concours ; on ne peut d'ailleurs dire que le dernier dont les marchandises ont été sacrifiées a sauvé les autres ; le contraire serait plus exact.

Pour éviter la stricte application de l'art. 323, une fraude sera souvent pratiquée, et déjà, elle était signalée par Valin et Emérigon. Celui qui aura prêté pour le premier voyage simulera un nouveau prêt et donnera quittance des sommes à lui dues en vertu du premier contrat. Il espérera ainsi être colloqué au même rang que les prêteurs plus récents.

Nos anciens auteurs disaient qu'en cas de preuve d'une pareille simulation, on ne devrait en tenir aucun compte, et c'est aussi la solution de l'art. 323 qui nous dit que : « Les emprunts faits pour le dernier » voyage du navire sont remboursés par préférence » aux sommes prêtées pour un précédent voyage,

» quand même il serait déclaré qu'elles sont laissées » par continuation ou renouvellement. » De sérieuses difficultés pourront se présenter dans l'application de ces principes. M. Alauzet, dans son ouvrage de Droit maritime[1], soutient que si l'emprunteur a les fonds nécessaires pour acquitter la dette résultant du premier voyage, il peut la rembourser, puis contracter un second emprunt avec le même prêteur. Cette opération se fera nécessairement en compensant ce qui serait dû de part et d'autre ; il n'y aura en réalité aucun maniement de fonds ; en fait, les choses se passeront comme s'il y avait simplement renouvellement et continuation ; il n'y aura de différence que dans la situation des affaires de l'armateur et les juges devront se livrer à un examen minutieux pour savoir si, oui ou non, il était en état, à un moment donné, de rembourser l'emprunt qu'il avait contracté. On voit à quels procès sans solution possible donne lieu un pareil système. Heureusement, nous avons tout lieu de croire qu'il ne nous est nullement imposé par nos textes ; le second prêt, fictif en quelque sorte, dont parle M. Alauzet, n'est pas contracté en réalité pour les besoins du navire, il ne l'est que pour permettre à l'armateur de rembourser sa dette ; il ne saurait donc rentrer dans le cas que prévoit l'art. 191-7°. et loin de lui donner un privilège équivalent à ceux du dernier voyage, nous serions presque portés à ne lui en donner aucun.

Rang des sauveteurs. — Tel est l'ensemble des principes qui doivent présider au règlement de l'ordre des privilèges sur les navires ; mais quelques règles spé-

1. Tome IV, n° 1968.

ciales devront être observées dans le cas particulier d'un naufrage qui aurait endommagé le bâtiment sans cependant l'avoir détruit. S'il n'a été préservé d'un plus grand désastre que grâce aux travaux de personnes étrangères à l'équipage, on doit aux sauveteurs le prix de leurs services. Comme, plus que tous autres, ils ont contribué à conserver le gage commun des créanciers, il est juste qu'ils les priment tous; une seule créance pourra légitimement être préférée à la leur, celle des frais de justice nécessités par la réalisation du gage. Encore faudrait-il limiter cet avantage aux frais occasionnés par la vente proprement dite, tout en laissant de côté ceux qui n'auraient été causés que par la contribution, puisqu'elle n'est pour le sauveteur d'aucune utilité. Bien plus, il est une hypothèse où les frais de sauvetage viendraient même avant tous frais de justice quels qu'ils soient; quand le navire a été trouvé en mer ou tiré de son fond, le sauveteur a un tiers des choses conservées. sans frais. Mais, cette mesure étant édictée en sa faveur, il est évident qu'il serait libre d'y renoncer, s'il trouvait le système ordinaire plus avantageux; dans c cas, il serait primé par les frais de justice.

Rang de l'assureur et du prêteur à la grosse en cas de naufrage. — L'art. 331 apporte une seconde dérogation aux règles ordinaires en cas de naufrage; il admet à venir en concours l'assureur et le prêteur à la grosse. Telle n'était pas la décision de l'Ordonnance de la marine dont l'art. 15 s'exprimait ainsi: « S'il » y a contrat à la grosse, et assurance sur le même » chargement, le donneur sera préféré aux assureurs » sur les effets sauvés du naufrage, pour son capital

» seulement. » Valin critiquait cette disposition et ne comprenait pas qu'on préférât le donneur qui en somme, disait-il, est un assureur qui fait l'avance de la valeur en risque. Le Code fit droit à ses observations. Toutefois, il ne faudrait pas exagérer la portée de son innovation ; et on ne saurait admettre l'assureur à concourir avec le donneur qui n'aura réalisé son prêt que pendant le voyage ; ce prêt a été fait dans l'intérêt de la chose, dans celui de l'assureur, par conséquent ; il serait contraire à l'esprit de notre législation d'admettre en concours ces deux privilèges. Si donc le prêt et l'assurance ont été conclus en cours de voyage, ils viendront au rang du 7° de l'art. 191 ; s'ils ont été conclus avant le départ, c'est au rang du 9° qu'ils viendront, d'après l'art. 331. On sait que la loi de 1874 a abrogé ce paragraphe ; mais, elle n'a pu enlever son rang à l'assureur dont le droit dérive non de l'art. 191, mais de l'art. 331 auquel on n'a pas voulu porter atteinte.

On a soulevé une question très délicate à propos de l'hypothèse où le prêt serait inférieur à la valeur du navire, sans que cependant on en ait déterminé une partie qui y serait spécialement affectée. Il y a divergence entre les auteurs sur le point de savoir s'il ne faut pas décider, comme en matière d'assurance, que le preneur sera censé n'avoir affecté à la garantie du donneur, qu'une partie de son bâtiment proportionnelle à la valeur du prêt ; et la solution de cette controverse peut, peut-être, avoir quelque influence sur l'application de l'article 331. Supposons un navire de 100,000 francs sur lequel on a prêté 25,000 francs et assuré la même somme ; une valeur de 20,000 francs a été sauvée. Pas de difficulté, si on admet la propor-

tionnalité ; chacun ayant pour garantie une part égale du navire, on partagera par moitié ce qui a été sauvé ; chacun aura une somme de 10,000 francs. Si, au contraire, on admet le système opposé, ne peut-on pas soutenir que l'assureur n'ayant assuré que pour le quart aura quatre fois moins que le prêteur dont le navire entier formait la garantie, et qui s'il eût été seul eût exercé son droit sur la valeur entière du bâtiment ? C'est à peu près la doctrine que soutient M. de Valroger dans son *Étude sur le prêt à la grosse ;* nous avouons cependant que, même si l'on rejetait l'affectation proportionnelle du navire au prêteur, elle ne nous paraîtrait guère soutenable. Sans doute l'article 331 semble appeler l'assureur et le prêteur à concourir au prorata de leur intérêt respectif, et on nous fait observer que cet intérêt n'est autre que celui que chacun a à la conservation du gage ; mais les mots : *au marc le franc* qui précèdent indiquent la pensée du législateur, et nous croyons que chacun devra recevoir une somme proportionnelle à sa créance.

§ III. — Classement des créances hypothécaires

Entre créanciers hypothécaires, le rang sera facile à établir ; car on suit toujours la vieille règle du droit romain : *Prior tempore, potior jure,* avec cette différence que ce n'est pas la date de la constitution de l'hypothèque, mais bien celle de son inscription que l'on doit prendre en considération. Rien de plus équitable, le dernier inscrit ayant su qu'il serait primé par d'autres et ne s'étant engagé, s'il est prudent, qu'en connaissance de cause. Cependant, la loi a apporté à la règle

générale la dérogation qu'y apporte en droit civil l'article 2147 ; deux hypothèques inscrites le même jour viennent en concours. On a craint que la préférence ne soit le prix de la course,ou bien encore que le receveur, par une complicité coupable,ne changeât l'ordre des inscriptions. Ce sont de graves périls sans doute, mais nous croyons qu'ils pourraient être évités et que, pour les écarter, on en a créé un autre contre lequel il est presque impossible de se prémunir. Le receveur peut être complice d'une fraude, soit ; mais pourquoi ne pas exiger qu'il mentionne l'heure sur le bordereau remis à la partie requérante ; et, d'un autre côté, si le créancier craint d'être devancé au bureau des hypothèques, pourquoi ne pas stipuler que le prêt ne sera valable qu'autant qu'aucune autre inscription ne sera prise le même jour. En revanche, ne craint-on pas qu'avec le système en vigueur un créancier, se croyant faussement protégé par la loi, ne voie venir en concours des créanciers peut-être fictifs à qui le débiteur aurait consenti des hypothèques, aussitôt après avoir concédé la sienne.

Concours entre créanciers du chef de deux propriétaires.—Il se peut que sur un même bâtiment demandent en même temps à être colloqués des créanciers tenant leur droit du propriétaire actuel, et d'autres ayant traité avec l'aliénateur, mais n'ayant pas encore perdu leur droit de suite. Entre créanciers hypothécaires, on suivra naturellement la règle de l'article 2177 § 2. Les créanciers personnels du tiers acquéreur « après » tous ceux qui sont inscrits sur les précédents pro» priétaires, exercent leur hypothèque à leur rang sur » le bien délaissé ou adjugé ». Mais faut-il étendre ce

principe à tous les créanciers, comme le veut M. Demangeat? Nous ne saurions l'admettre. L'article 2177 n'est qu'une application de la grande règle qui régit le régime hypothécaire : *Prior tempore, potior jure.* Or, loin qu'elle eût la même valeur à l'égard des créanciers chirographaires ou privilégiés, on sait que, pour ces derniers, c'est bien souvent du principe inverse que s'est inspiré le législateur. Les choses se passeront donc comme si tous avaient traité avec le même débiteur.

En résumé, en cas de vente d'un navire et de distribution du prix, la contribution s'établira ainsi. Au premier rang passeront les créanciers privilégiés, en premier lieu ceux qui tiennent leur droit des lois maritimes, puis les créanciers hypothécaires dans l'ordre de leurs inscriptions, et enfin l'excédant, s'il y en a, sera distribué au marc le franc entre tous autres créanciers.

SECTION IV. — PERTE DU DROIT DE PRÉFÉRENCE

Perte du droit de préférence comme conséquence de celle du droit de suite. — La condition essentielle pour qu'un créancier puisse prétendre exercer un droit de préférence, lors de la vente d'un navire, c'est, comme nous l'avons démontré, qu'il ait le droit de suite. Les causes qui font perdre celui-ci doivent par conséquent être rangées au premier rang de celles qui font perdre le droit de préférence. Comme nous l'avons vu plus haut, ce seront les modes d'extinction de la créance, puis la renonciation, la prescription,

la perte du navire, la vente judiciaire, le voyage en mer aux termes de l'article 194.

Toutefois, à ce principe général il y a une exception; elle s'applique seulement aux hypothèques et résulte moins de la loi de 1874 que du Code civil lui-même. Nous avons dit que la loi qui a créé l'hypothèque maritime doit être interprétée et complétée par les règles de droit commun qui régissent le régime hypothécaire, quand elles n'ont rien de contraire ni à la loi spéciale ni à la nature du navire ; c'est le cas de l'article 2198 du Code civil, sauvegarde aussi nécessaire pour les créanciers qui ont un navire pour gage que pour ceux qui ont une hypothèque immobilière. Cet article est ainsi conçu : « L'immeuble à » l'égard duquel le conservateur aurait omis dans ses » certificats une ou plusieurs des charges inscrites, en » demeure, sauf la responsabilité du conservateur, » affranchi dans les mains du nouveau possesseur, » pourvu qu'il ait requis le certificat depuis la trans- » cription de son titre ; sans préjudice néanmoins du » droit des créanciers de se faire colloquer suivant » l'ordre qui leur appartient, tant que le prix n'a pas » été payé par l'acquéreur, ou tant que l'ordre fait » entre les créanciers n'a pas été homologué. » On conçoit très bien que la loi ait ici voulu protéger l'acquéreur qui, après s'être entièrement conformé à ses prescriptions, pouvait se trouver exposé à l'action d'un créancier qu'il n'avait pas connu, sans qu'il y eût en cela la moindre faute de sa part ; sans doute, le droit du créancier est quelque peu compromis ; mais, il aura action contre le conservateur des hypothèques, dont le cautionnement sera généralement suffisant

pour l'indemniser. En revanche, il n'était pas besoin de priver le créancier du droit de se faire colloquer sur le prix, à son rang hypothécaire, les autres créanciers ne devant pas profiter de la faute du conservateur. Les mêmes motifs doivent, en droit maritime, nous conduire à la même solution. Si donc le receveur des douanes omet une inscription dans l'état qui est requis par l'acquéreur en vertu de l'article 16 de la loi de 1874, le navire sera affranchi entre les mains de celui-ci de l'hypothèque qu'elle garantissait, pourvu qu'il ait requis le certificat depuis la mutation en douane. Néanmoins, le droit du créancier subsisterait à l'égard des autres ayant-droit du vendeur, il serait colloqué à son rang.

Sauf cette exception, le droit de préférence ne saurait subsister en l'absence du droit de suite ; en revanche, il est des cas où il disparaît, alors que celui-ci subsiste ; nous allons parcourir ces diverses hypothèses ; les unes sont communes aux créances privilégiées et hypothécaires ; les autres spéciales, soit aux unes, soit aux autres.

Renonciation. — L'article 508 du Code de commerce décide que : « Les créanciers hypothécaires » inscrits ou dispensés d'inscription et les créanciers » privilégiés ou nantis d'un gage n'auront pas voix » dans les opérations relatives au concordat pour les- » dites créances ; et elles n'y seront comptées que » s'ils renoncent à leurs hypothèques, gages ou » privilèges. Le vote au concordat emportera de plein » droit cette renonciation. » Cet article recevra évidemment son application en matière maritime ; c'est une cause de perte du droit de préférence, un

cas de renonciation tacite. Nul doute qu'une renonciation expresse ne produisît le même résultat. Au reste, sans renoncer entièrement au droit de préférence, un créancier pourrait renoncer à son rang au profit d'un autre ayant-droit.

Déchéances résultant de l'article 191. — Au nombre des causes d'extinction du droit de préférence, on pourrait placer peut-être l'omission des formalités de l'article 192; mais il est plus logique de dire dans ce cas qu'il n'a pas pris naissance; en tout cas, on peut citer les déchéances résultant de l'article 191, que nous allons passer en revue. Elles sont en général fondées sur cette idée qu'après la fin de chaque expédition, l'armateur a dû payer tous les frais faits à son occasion ; le fournisseur qui a fait crédit, le capitaliste qui a prêté en vue d'un nouveau voyage ont dû par conséquent compter qu'il n'y avait plus de dettes anciennes et qu'ils seraient les premiers à être colloqués sur le prix du navire au cas où la saisie deviendrait nécessaire. Le législateur a voulu que leur espoir ne fût pas déçu; il a, avec raison, pensé qu'il était dans l'intérêt du commerce maritime qu'un voyage ne fût pas entravé par les hésitations des fournisseurs qui pourraient craindre que leur créance ne fût primée par d'autres; et, la plupart du temps, il a décidé que les privilèges maritimes seraient éteints par un nouveau voyage du navire. Qui pourrait s'en plaindre d'ailleurs? Les victimes ne pourront-elles pas accuser leur propre négligence, et le long retard qu'elles ont mis à se faire rembourser? Le système de la loi se justifie donc très bien, mais il donne lieu à de graves divergences provenant toutes des interpréta-

tions diverses que les commentateurs ont données au mot *voyage*. Les privilèges qui sont ainsi éteints par le fait d'un voyage du navire sont ceux que l'article 191 énumère dans ses paragraphes 5, 6, 7, 8 et 10.

Frais d'entretien du bâtiment. — Gages des gens de l'équipage. — Le paragraphe 5 a trait aux « frais d'en- » tretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux, » depuis son dernier voyage et son entrée dans le » port. » Le privilège sera, et cela résulte des termes mêmes du Code, éteint par une nouvelle expédition maritime. Il en serait de même des « gages et loyers » des capitaines et autres gens de l'équipage » (§ 6). Mais il faut qu'il s'agisse d'une expédition nouvelle. Si, par exemple, un navire fait, dans le cours d'une navigation, plusieurs escales, le voyage entre deux des ports auxquels il abordera n'éteindra pas le droit des gens de l'équipage, quant aux salaires acquis auparavant. En général, c'est quand il y aura un nouveau rôle d'armement, qu'on pourra dire, à ce point de vue, qu'il y a un nouveau voyage. C'est bien ainsi que l'entendaient les rédacteurs du projet de 1867, qui proposaient de remplacer les mots : « *employés au dernier* » *voyage*,» par ceux-ci : « *employés depuis l'ouverture* » *du dernier rôle d'équipage* ».

Sommes prêtées au capitaine. — Le nouveau voyage éteint également le droit de préférence qui garantit le remboursement des « sommes prêtées au capitaine » pour les besoins du bâtiment *pendant le dernier* » *voyage*, et celui du prix des marchandises par lui » vendues pour le même objet ».

Prix de vente. — Quelques controverses ont surgi relativement à la durée des privilèges que crée le

par. 8, spécialement de celui qui est attribué au vendeur. Ce sont les anciennes discussions de Valin et d'Emérigon que les auteurs modernes reproduisent à ce propos. Tandis que le premier voulait que le privilège subsistât, quelque navigation qu'ait accomplie le navire, le second voulait qu'il fût éteint par un voyage en mer, tout au moins à l'égard des créanciers privilégiés. Cette dernière solution peut présenter de sérieux inconvénients. Le vendeur, en effet, ne peut, le plus souvent, être payé comptant, son acheteur voulant attendre, pour se libérer, qu'un voyage en mer l'ait mis à l'abri des réclamations des créanciers; mais, on voit combien sa situation est mauvaise si ce même voyage a fait disparaître les garanties attachées à sa propre créance. Quoi qu'il en soit, le texte de la loi ne nous permet pas d'adopter l'opinion soutenue énergiquement dans l'ancien droit par le jurisconsulte de La Rochelle. L'art. 191 § 8, débute en déclarant privilégiées les sommes dues aux vendeurs, « si le navire » n'a pas encore fait de voyage »; en revanche, il ne cite plus ces sommes parmi celles qu'il déclare privilégiées, s'il a déjà navigué; il en résulte bien qu'un voyage fait disparaître le droit de préférence accordé au vendeur. Ne faut-il pas du moins que ce voyage ait été effectué suivant les conditions indiquées par les art. 193 et 194? Nous ne voyons aucune raison pour cela; l'art. 191 ne le disant pas, on ne peut se montrer plus exigeant; l'art. 193, d'ailleurs, est fait uniquement en vue du droit de suite; il a une portée toute différente, si bien que le vendeur, alors même qu'il serait déchu du droit de préférence que lui confère l'art. 191, pourrait se prévaloir du droit de suite,

pourvu que les conditions des art. 193 et 194 n'aient pas été remplies.

Ainsi, le privilège que notre art. 191 donne au vendeur est bien fragile, puisqu'il doit disparaître après un voyage quel qu'il soit; mais, fort heureusement, il ne constitue pas sa seule garantie. S'il est vrai qu'on ne peut invoquer le Code civil pour se mettre à l'abri des déchéances de l'art. 192, il n'en est pas de même de celles de l'art. 191. L'art. 2102 (C. civ.) reste applicable, et quoique le privilège qui en résulte ne passe qu'après tous ceux qu'institue le droit maritime, il n'en est pas moins vrai qu'il sera de nature à être opposé aux créanciers chirographaires ou extérieurs, comme dit Emérigon ; c'était le système qu'enseignait au siècle dernier ce jurisconsulte, et il le justifiait très bien en disant que « il » répugnait aux règles les plus triviales que le vendeur » à crédit d'un navire qui revient de voyage fût forcé » de venir en concours avec des chirographaires ».

Sommes dues aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction. — Pour le privilège des fournisseurs et ouvriers employés à la construction, aussi bien que pour celui du vendeur, la loi veut, pour qu'on puisse l'exercer sur le navire, qu'il n'ait pas encore navigué.

Un seul voyage l'éteindra donc; il est inutile de démontrer que les conditions des art. 193 et 194 ne seront pas exigées, les motifs étant les mêmes que quand il s'agit du vendeur.

Sommes dues pour fournitures. — Enfin, le § 8 nous cite encore les sommes dues pour fournitures, travaux, main-d'œuvre, pour radoub, victuailles, armement et équipement, pourvu que ces fournitures ou

travaux aient été faits avant le départ; de ces termes, il résulte qu'un seul voyage laissera subsister dans son entier le droit de préférence; mais il est évident qu'il n'en serait pas de même d'un second voyage, car au retour de cette seconde expédition, ce sont les créanciers pour travaux faits avant le départ pour cette nouvelle navigation qui seront privilégiés.

Prime d'assurance. — L'assureur a, pour le paiement de la prime, un privilège résultant de l'ancien § 10 qui est devenu le § 9; mais son droit est limité aux sommes dues pour le dernier voyage; il disparaîtra donc si un autre voyage a lieu après celui pour lequel l'assurance a été conclue. Ici, non plus, nous n'exigerons pas les formalités des art. 193 et 194, et, en cela, nous sommes d'accord avec la jurisprudence de la Cour de Cassation formulée dans un arrêt du 12 mai 1858, cassant un arrêt de la Cour de la Martinique. Mais il n'en résulte pas que l'interprétation des mots : *dernier voyage* ne présente aucune difficulté. « En matière d'assurance, disait Emérigon, toute » navigation assurée, si compliquée qu'elle soit, con- » stitue un voyage simple, » et ce principe est toujours vrai dans notre droit maritime. Il est tout simple quand il s'agit d'exécuter le contrat d'assurance de s'en rapporter à la volonté des parties, et de considérer comme un voyage ce que la police conclue entre elles entend par ces mots. Ainsi, la navigation assurée constituera un voyage, quand bien même elle aurait pris fin avant l'arrivée au port; elle n'en constituera qu'un, quelque longue qu'ait pu être sa durée. Mais si la convention des parties leur sert de loi, il ne peut en être de même à l'égard des tiers. A leur égard, il n'est pas de motif

pour dénaturer le sens des mots, et quand la loi parle du dernier voyage, ils devront entendre ces expressions dans leur sens vulgaire et habituel. Au reste, qu'a voulu la loi dans notre article, sinon limiter le droit de préférence au recouvrement des sommes dues pour la dernière navigation? sinon faire en sorte que les nouveaux créanciers n'aient à redouter que ceux qui ont mis le bâtiment en état de prendre la mer? Or, ces considérations n'impliquent-elles pas nécessairement que ce sera le voyage réel qui éteindra le privilège? Il serait contraire au but de la loi qui a voulu, par une rapide extinction des privilèges, favoriser le crédit, de faire dépendre le sort de ceux qui viendront contracter avec l'armateur, de conventions qu'ils n'auront pas été à même de connaître.

Quoi qu'il en soit, notre solution n'est pas celle de la généralité des auteurs, et nous allons passer en revue les hypothèses où cette divergence peut présenter un sérieux intérêt. Fréquemment, il arrivera qu'un navire ne sera assuré que pour l'aller ; pour le retour, on fera une nouvelle police. En admettant notre doctrine, il faudra décider qu'après son arrivée au port de départ, l'assureur pourra exercer son privilège même pour le recouvrement de la prime due pour l'aller. C'est ce qu'on ne peut admettre dans l'opinion que nous combattons ; et on arrive alors à une solution qui, à elle seule, devrait faire rejeter la doctrine. Un navire, supposons-le, part de Bordeaux pour Rio-de-Janeiro, puis revient à son point de départ ; deux assurances ont été successivement conclues. A Bordeaux, le premier assureur ne pourrait, nous dit-on, être colloqué que comme chirographaire. Aurait-il pu du

moins exercer son privilège à Rio-de-Janeiro ? Non certes, car l'art. 215 défendant de saisir un navire prêt à faire voile y aurait mis obstacle. L'assureur n'aurait donc, en réalité, aucun privilège, contrairement au vœu bien clairement exprimé par la loi.

La question est plus délicate, quand l'armateur a conclu une assurance à temps limité. Il n'est pas garanti des risques pour tel ou tel voyage que fera son bâtiment ; mais, pour six mois, un an...., quelque navigation qu'il fasse pendant cet espace de temps. En présence d'une semblable police, deux cas peuvent se présenter. La navigation réelle a pu durer plus longtemps que le délai pour lequel on avait traité ; le dernier voyage, dira-t-on, est alors constitué par la navigation qui aura suivi l'expiration du délai ; au retour, l'assureur ne pourra venir qu'au marc le franc. Ici encore, nous nous refuserions à admettre un pareil système, d'accord en cela avec Dufour[1] qui soutient sa décision par une solide argumentation ; mais, nous nous étonnons fort que cet auteur ait cru devoir soutenir une opinion opposée dans le cas où, pendant le délai de l'assurance, plusieurs voyages auraient été effectués. Nous décidons, quant à nous, qu'après l'expiration du délai, il ne pourra être prétendu de privilège que pour la partie de la prime correspondant au dernier des voyages qui auront été successivement effectués. Cette ventilation avait été repoussée dès 1828 par la Cour de Rouen ; et Dufour, tout en contestant les motifs de l'arrêt, se rallie pleinement à la théorie qu'il consacre. Il suffit, dit-il, que l'assureur ait com-

1. Tome I, p. 312 et suiv.

mencé de courir les risques pour que la prime lui soit due en entier : la prime est indivisible. Dès lors, pourquoi se préoccuper de savoir si tous les voyages effectués n'en forment ou non qu'un ; puisque le dernier, fût-il tout seul, suffirait pour me faire acquérir la prime tout entière, il me la fait acquérir avec le privilège qu'il entraîne. Ce raisonnement est ingénieux ; mais il repose uniquement sur l'indivisibilité de la prime d'assurance ; or, s'il est vrai que la prime est due en entier dès que les risques ont commencé à courir, cela ne peut avoir d'influence qu'à l'égard des parties ; peu importe vis-à-vis des tiers. C'est la volonté de la loi qui seule peut créer contre eux un privilège : il ne peut y être suppléé par celle des parties.

Perte du droit de préférence attaché aux hypothèques. — Existe-t-il des causes d'extinction du droit de préférence spéciales aux hypothèques ? Nous ne croyons pas qu'il y en ait d'autres que celles qui font perdre le droit de suite. Sans doute, la péremption de l'inscription empêche le créancier hypothécaire de primer dorénavant ceux qui n'étaient inscrits qu'après lui ; mais, s'il a la précaution de prendre une nouvelle inscription, il pourra encore exercer son droit avant celui des créanciers chirographaires et même avant celui des créanciers hypothécaires dont l'inscription ne sera prise que postérieurement. La péremption de l'inscription n'entraîne donc la perte du droit de préférence que d'une manière toute relative, et à l'égard seulement de certains ayant-droit.

CHAPITRE III

DROITS ACCESSOIRES

Nous n'aurions traité qu'incomplètement la matière que nous nous sommes proposé d'étudier si, après avoir examiné les droits des créanciers sur le navire, nous ne recherchions pas quels sont ceux qu'ils peuvent exercer sur les créances acquises à son propriétaire à son occasion, ou même sur les débris du bâtiment. Nul doute que ces créances et ces débris ne fassent partie de l'actif du débiteur, et ne constituent, comme le reste de son patrimoine, le gage commun des créanciers ; mais, ce qui sera l'objet d'une foule de questions délicates, ce sera de savoir si, sur ces objets, seront transportés les droits de préférence qu'on pouvait invoquer sur le navire.

Nous passerons successivement en revue à ce point de vue spécial l'indemnité d'assurance, le fret, les débris.

SECTION I. — DROIT SUR L'INDEMNITÉ D'ASSURANCE

L'assurance est d'un usage général, dans le commerce maritime ; les risques de la mer sont si grands, les bâtiments qu'on y expose ont une valeur si considérable que leur propriétaire préférera toujours sacrifier une partie de ses bénéfices pour se garantir, en cas d'accident, contre des pertes énormes, sinon contre une ruine absolue. Grâce à des primes relativement peu importantes, si le navire vient à périr, l'armateur touchera une indemnité égale à sa valeur; en cas d'avarie, il recevra la somme nécessaire pour la réparer; il pourra même, s'il se produit quelqu'un de ces évènements qu'on appelle sinistres majeurs, exiger le prix total de son bâtiment, à condition, bien entendu, d'abandonner à l'assureur tout ce qui lui reste des objets assurés. Faut-il dire que sur ces sommes, qu'un événement tout fortuit a fait acquérir à l'armateur, tous les créanciers viendront au marc le franc ? Est-il juste de décider que, par suite d'un accident dû au hasard, la situation respective des créanciers sera modifiée et que toutes les prévisions de la loi seront bouleversées ? Il est permis d'en douter; mais, ce n'est pas au point de vue de l'équité pure qu'il faut nous placer, et nous devons avant tout rechercher quelle est, sur ce point, la solution de la loi.

Droit des créanciers hypothécaires. — Subrogation établie par la loi. — Un seul texte y fait allusion, c'est l'art. 17 de la loi du 10 décembre 1874, et il tranche

nettement la question en ce qui a trait aux hypothèques : « En cas de perte ou d'innavigabilité du navire, » les droits des créanciers.... s'exercent également, » dans l'ordre des inscriptions, sur le produit des assu- » rances qui auraient été faites par l'emprunteur sur le » navire hypothéqué. Dans le cas prévu par le présent » article, l'inscription de l'hypothèque vaut opposi- » tion au payement de l'indemnité d'assurance. » Cette disposition est une des rares innovations du législateur de 1874 dont l'œuvre n'est en général que la reproduction du projet présenté en 1867 au Conseil d'État. On sait que cette décision est contraire à celle qu'une jurisprudence constante a adoptée en ce qui concerne les hypothèques immobilières; mais, dans ces derniers contrats, la subrogation aux droits de l'assuré contre l'assureur est devenue une clause de style ; et on a pensé qu'il valait mieux, en l'inscrivant dans la loi parer aux dangers que pourrait causer son omission, en même temps qu'éviter les lenteurs et les frais qu'aurait occasionnés la nécessité d'une signification à l'assureur; en outre, on permettait ainsi à l'assuré de garder entre ses mains la police qu'une cession conventionnelle l'eût obligé à remettre au créancier.

Il résulte des termes mêmes de la loi qu'un créancier hypothécaire ne pourra pas, dans tous les cas, prétendre invoquer le bénéfice de l'art. 17 ; il ne peut le faire qu'en cas de perte ou tout au moins de sinistre majeur ; on n'a pas voulu que l'assureur eût à discuter un règlement d'avaries avec un autre que l'assuré, et on a dû ainsi écarter la subrogation dans toutes les hypothèses où le sinistre ne serait pas assez

grave pour donner lieu au délaissement. Il est en outre un cas tout spécial où le créancier hypothécaire ne toucherait pas lui-même le montant de l'indemnité. Notre art. 17, dans son § 2 dit que : « Les » créanciers inscrits ou leurs cessionnaires peuvent, » de leur côté, faire assurer le navire pour la garantie » de leurs créances. » S'ils ont usé de cette faculté, comme ils ne peuvent toucher deux fois le montant de ce qui leur est dû, l'indemnité allouée à l'armateur appartiendra à leurs propres assureurs qui pourront exercer leurs droits.

L'inscription vaut opposition. — En vertu d'une disposition formelle, l'inscription vaut opposition ; l'assureur s'exposerait dès lors à payer une seconde fois, s'il remettait directement au débiteur la somme qui lui est due, alors qu'il existe sur le navire des créanciers inscrits. Peu importe que la police ait été faite à ordre ou au porteur ; l'endosseur ou le porteur ne pourront rien toucher sur l'indemnité si l'on n'a désintéressé auparavant les créanciers inscrits. En pratique, l'assureur, pour être bien certain d'être libéré par le paiement qu'il fera, n'aura qu'à réclamer l'état hypothécaire du navire auprès du receveur des douanes qui ne pourra le lui refuser, et il ne pourra s'acquitter entre les mains du propriétaire que sur le vu du certificat négatif. Toutefois, les assureurs n'ont pas cru que l'accomplissement de cette formalité suffît à les mettre à l'abri de tout péril. A peine la loi était-elle promulguée que les assureurs du Havre faisaient paraître une circulaire aux termes de laquelle un navire ne pourrait être assuré qu'à condition de n'être frappé d'aucune hypothèque ; en outre,

il était interdit, à peine de nullité de la police, pour les risques restant à courir, de faire pendant la durée des risques aucun emprunt hypothécaire sur le navire, sans le consentement des assureurs. Une si vive opposition ne se comprend guère au premier abord, un moyen très simple, semble-t-il, étant donné à l'assureur pour mettre sa responsabilité à couvert. Nous trouvons cependant, dans un article de M. Billette, un motif très sérieux de cette résistance, si toutefois les craintes de son auteur ne sont pas chimériques. L'assureur, dit-il, peut bien demander un état des inscriptions ; mais, un certificat négatif lui étant délivré, ne se peut-il pas que néanmoins une inscription périmée soit renouvelée après la délivrance de cette pièce, bien qu'avant le paiement ? Cela ne suffit-il pas pour empêcher ce dernier d'être libératoire ? C'est à dissiper ce danger que M. Lyon-Caen s'est attaché dans une étude publiée par la *Gazette des Tribunaux*[1]. Le péril signalé par M. Billette lui semble imaginaire ; car on ne peut considérer comme valable une inscription prise sur un navire qui a péri, sur un objet qui n'existe plus. Cette objection est déterminante ; elle est peut-être cependant un peu absolue. Faut-il en effet que le navire ait péri pour qu'il y ait lieu au paiement d'une indemnité d'assurance et à la subrogation du créancier hypothécaire ? Évidemment non ; il suffit qu'on se trouve dans un des cas de sinistre majeur ; et, si le navire existe encore, quoique sérieusement endommagé, on est bien forcé de considérer comme valable l'inscription. Dans cette hypothèse, il nous semble que l'assureur devrait avoir soin de con-

1. 1 et 2 avril 1875.

signer la somme due par lui ; comme l'inscription qui serait prise postérieurement à son dessaisissement ne saurait valoir opposition sur l'indemnité, cette dernière serait remboursée au propriétaire du navire par la Caisse des dépôts et consignations, à condition qu'il produisît un certificat négatif postérieur à la consignation. Grâce à cette combinaison, les intérêts des assureurs seraient suffisamment sauvegardés.

Ce sont ceux du créancier hypothécaire qui, comme le montre M. Morel dans son *Traité sur l'hypothèque maritime*, seront peut-être moins bien protégés par l'article 17, quoique l'intention du législateur ait certainement été de leur accorder une sérieuse garantie. Avec le système de la loi, en effet, la police restera aux mains de l'armateur ; c'est lui qui sera chargé de veiller à sa conservation, en payant les primes à l'échéance. Or, ne va-t-il pas, par sa négligence, compromettre le gage de son créancier ? Combien celui-ci serait mieux protégé si, une subrogation conventionnelle ayant été conclue, il avait entre ses mains la police ?

On le voit donc, alors même que la loi eût été muette sur ce point, l'inconvénient n'eût pas été bien grand ; comme cela a lieu pour l'hypothèque immobilière, le libre jeu de la liberté des conventions eût suffi à sauvegarder tous les intérêts.

Les créanciers privilégiés ont-ils le même droit que les créanciers hypothécaires ? — Il n'en est pas de même en matière de privilèges, et nous nous trouvons ici en présence de créanciers qui n'ont pas eu à se procurer eux-mêmes des garanties que la loi a établies en leur faveur. Se sachant protégés par la loi, ils

n'iront pas demander à un contrat spécial une subrogation; si donc la loi ne la leur accorde pas de plein droit, ils n'auront sur l'indemnité d'assurance d'autres droits que ceux qui appartiennent aux créanciers chirographaires. Or, l'interprétation des textes législatifs n'est pas, à cet égard, sans présenter quelque obscurité, et elle a donné lieu à de graves controverses.

On a soutenu que cette difficulté n'en était plus une depuis la loi de 1874; en accordant la subrogation de plein droit aux créanciers hypothécaires, dit-on, la loi l'a accordée *a fortiori* aux créanciers privilégiés. Mais, cet argument, hâtons-nous de le dire, est loin d'être concluant. Tout ce qui constitue une faveur pour l'un des créanciers aux dépens de la masse doit être considéré comme de droit étroit; pour établir un avantage de ce genre, c'est un texte précis qu'il nous faudrait; un argument *a fortiori* ne saurait nous suffire. Or, tout, dans la loi de 1874, nous montre que son but bien défini est de régler uniquement le sort des hypothèques; son préambule ne vise qu'elles; c'est son nom seul que prononcent ses articles; et, si l'un d'eux s'occupe d'un privilège, c'est pour le supprimer. Au reste est-il bien dans l'esprit du législateur maritime d'accorder au créancier privilégié tous les avantages qu'il accorde au créancier hypothécaire? Il est permis d'en douter. Si, par son rang, le créancier privilégié est mieux protégé que le créancier hypothécaire, celui-ci en revanche n'a-t-il pas un droit de suite mieux assuré et plus stable; n'est-il pas à l'abri des modes d'extinction qui détruisent le droit de tout autre créancier? C'est ce que fait remarquer avec

beaucoup de force M. Lyon-Caen, dans un article de la *Revue critique* [1]. Ainsi, la loi de 1874 ne peut s'appliquer à notre hypothèse, et elle n'apporte aucun élément nouveau pour la solution du problème qui nous occupe.

Nous restons sous l'empire du Code de commerce, de l'Ordonnance de 1681, pour mieux dire, et nous retrouvons la question au point où elle en était au siècle dernier, alors qu'elle faisait l'objet des savantes argumentations de Valin et d'Emérigon. Ce dernier, d'accord en cela avec un arrêt du Parlement de Bordeaux [2], rejetait les prétentions des créanciers privilégiés, mais Valin admettait la subrogation, au moins en ce qui concernait les ouvriers et fournisseurs. Nous ne saurions nous rallier à l'opinion de ce dernier; comme Emérigon, nous pensons que c'est ici le cas d'appliquer le vieil adage que formulait ainsi le cardinal de Luca: « *In particularibus pretium non succedit loco* » *rei.* » Comme le dit très bien M. Desjardins [3] à propos d'une hypothèse analogue: « L'effet des conven- » tions, aux termes de l'article 1165 du Code civil, se » concentre entre l'assureur et l'assuré: l'indemnité » à payer par l'assureur n'est d'ailleurs ni l'équiva- » lent, ni la représentation, ni le résidu du navire » perdu, mais, la compensation de la prime an- » nuelle. » Le contrat d'assurance est absolument distinct de celui qui a été conclu entre le propriétaire du navire et son créancier, et celui-ci n'est nullement fondé à en réclamer le bénéfice. Cette doctrine est

1. 1881, p. 611.
2. 7 septembre 1758.
3. Tome I, p. 144.

assez généralement adoptée par les auteurs ; cependant, elle a contre elle l'autorité de Dufour[1] qui s'en dit résolûment l'adversaire, quoique, à un certain point de vue, sa théorie s'en rapproche, grâce aux nombreuses restrictions qu'il croit devoir y apporter.

En première ligne, il repousse la subrogation, quand il s'agit de tous ceux qui, comme les matelots ou les prêteurs à la grosse, ont le navire pour unique débiteur ; leur droit ne saurait lui survivre. Il la repousse encore à l'égard de tous quand le navire ayant péri a entraîné ainsi l'extinction du privilège lui-même, et, en sens inverse, quand il n'y a lieu qu'à un simple règlement d'avaries laissant intact, au moins en droit, le gage des créanciers aux mains du débiteur. Mais, c'est quand il y a eu perte légale, que, d'après le même auteur, les créanciers privilégiés devraient être admis à exercer leur droit sur l'indemnité d'assurance ; dans ce cas, le privilège subsiste puisque son objet n'a pas disparu en réalité ; il passera seulement sur l'indemnité qui représente le vaisseau aussi bien que le prix le représente en cas de vente. Peu importe d'ailleurs que la perte légale soit totale ou partielle ; il suffit qu'il y ait lieu au délaissement entre les mains de l'assureur, que le navire subsiste encore intact ou qu'il ait subi des avaries. Ce sera le cas du défaut de nouvelles, de l'arrêt de puissance étrangère, de l'innavigabilité par fortune de mer... Mais, comme nous l'avons dit, une telle doctrine, quelque utile qu'elle puisse paraître pour la protection des créanciers privilégiés, nous semble inconciliable avec les principes du droit ; et on ne saurait permettre à un

1. Tome I, p. 372 et suiv.

créancier de réclamer le bénéfice d'une convention à laquelle il n'a pas été partie.

Dans certains cas cependant, nous arrivons à une solution quelque peu analogue à celle de Dufour; si en cas de défaut de nouvelles, par exemple, le navire revient après que s'est écoulé le délai suffisant pour permettre le délaissement, les créanciers pourront le saisir entre les mains de l'assureur, ou tout au moins lui réclamer leur paiement; si l'indemnité n'a pas encore été payée, l'assureur retiendra naturellement sur son montant tout ce qu'il aura été ainsi obligé de payer; en somme, c'est un véritable droit de préférence qui aura été exercé. Il en sera de même toutes les fois que le délaissement ayant été fait, le droit de suite aura pu être utilement invoqué contre l'assureur; mais, qu'on ne s'y trompe pas, c'est l'art. 190 du Code de commerce que nous invoquons ainsi, et le secours que nous en déduisons en faveur des privilégiés serait loin d'avoir la même étendue que celui que leur accorde Dufour. Loin d'avoir un droit sur toute l'indemnité, en cas de grosses avaries, par exemple, ils n'en auront que sur la somme représentant la valeur de ce qui a été sauvé; et ils n'ont rien à réclamer quand, comme dans le cas d'un arrêt de puissance étrangère par exemple, l'assureur n'aurait entre les mains aucune partie du bâtiment.

Le système de la majorité des auteurs est complètement consacré par la jurisprudence, fidèle en cela à sa décision en matière de privilèges et d'hypothèques portant sur les immeubles. Le plus récent document sur cette question est, croyons-nous, un arrêt rendu le 18 juillet 1879 par la Cour de Paris : il s'agissait, dans

l'espèce, d'un prêt à la grosse; cette hypothèse présentait, à vrai dire, un caractère tout spécial, puisqu'en aucune façon on ne saurait accorder au prêteur à la grosse une subrogation qui aurait pour effet de faire disparaître le caractère aléatoire du contrat; mais, les motifs de l'arrêt sont généraux. On avait invoqué l'art. 17 de la loi de 1874 devant la Cour, et celle-ci y répond en ces termes: « Attendu que cette » prétention ne saurait être admise, que si en effet » aux termes dudit art. 17, les droits des créanciers » s'exercent sur le produit des assurances faites par » l'emprunteur sur le navire hypothéqué, il est certain qu'aucune hypothèque n'a été constituée: qu'il » s'agit d'un droit strict qui ne saurait être étendu en » dehors des cas formellement prévus par ladite » loi. »

SECTION II. — DROIT SUR LES DÉBRIS

En cas de naufrage, l'indemnité d'assurance n'est pas la seule garantie sur laquelle les créanciers puissent compter pour se rembourser de ce qui leur est dû; avant tout, il y a ce qui reste du navire lui-même, quand l'accident dont il a été victime, n'a pas eu pour résultat de le faire entièrement disparaître. Mais deux cas doivent être soigneusement distingués; ou bien le navire subsiste quoique endommagé, et les créanciers ont alors sur lui les droits que nous avons énumérés plus haut: ou bien, il n'en reste que des débris, et c'est alors qu'il peut y avoir lieu d'appliquer des règles différentes que nous allons maintenant exposer.

Les privilèges établis sur le navire subsistent-ils sur ses débris? — Il est bien certain que les privilèges établis sur le bâtiment ne subsisteront pas en principe sur les débris. C'est sur un navire que les créanciers avaient un droit de préférence ; le navire n'existant plus, leur droit a dû disparaître en même temps que lui ; c'est là ce qui ressort avec évidence des principes les plus essentiels de notre législation. C'est, au reste, un système analogue à celui que consacre la jurisprudence qui refuse au créancier hypothécaire sur un immeuble tout droit sur les matériaux en cas de destruction. Ainsi, l'art. 191 ne recevra aucune application, dans notre hypothèse, et nous n'admettrons un créancier à être payé avant la masse que si un texte bien formel nous autorise à le faire. La liste des privilèges sur les débris est donc différente de celle des privilèges sur le navire.

Privilège des sauveteurs. — En premier lieu, nous devrons colloquer les sauveteurs pour les frais qui leur sont dus ; et cela, en toute justice, puisque, sans aucun doute, ils ont conservé le gage de tous les autres ayant-droit. Eux-mêmes, cependant, seront primés par les frais de vente, sauf dans le cas où le navire naufragé aurait été trouvé en pleine mer, ou tiré de son fond. Dans ce cas, une disposition non abrogée de l'Ordonnance de 1681 [1] accorde au sauveteur la troisième partie *sans frais ;* il en résulte que les frais faits en vue d'arriver à la réalisation du gage ne seront prélevés qu'après ce premier tiers. Toutefois, cette disposition exceptionnelle devra être interprétée restrictivement, et on ne sera en droit de l'invoquer que si on se trouve

1. Livre IV, titre VIII, art. 27.

exactement dans les termes de l'Ordonnance. Le navire doit avoir été trouvé, ce qui implique qu'il était abandonné par son équipage ; il doit, en outre, avoir été sauvé, ce qui implique qu'il a été ramené au port et mis à l'abri du danger.

Privilège des frais de justice des matelots, etc.—Après les sauveteurs, viendront les créanciers pour frais de justice qui n'ont pas le pas sur eux ; ce seront toujours les frais nécessités par la contribution à établir entre les autres créanciers ; ce seront en outre les frais de la vente, comme nous venons de le dire, dans le cas du navire trouvé en pleine mer. Nous trouvons ensuite les matelots privilégiés pour les frais de rapatriement qui leur sont dus et pour leurs salaires s'ils sont engagés au voyage ou au mois. Cela résulte de l'arrêté du 5 germinal an XII, dont l'art. 7 s'exprime ainsi : « En » cas de naufrage des navires, *le produit des débris*, » agrès et apparaux et le fret étant spécialement af- » fectés aux gages des équipages et aux frais de leur » retour.... »

Enfin, il y aura lieu, dans notre hypothèse comme dans celle où le navire aurait subsisté, d'appliquer l'art. 331 qui établit le concours entre le prêteur à la grosse pour son capital seulement et l'assureur.

Droit de l'assureur qui a payé ces créanciers. — Ces différents prélèvements qui ont lieu sur les débris donnent lieu à un débat très délicat, dans le cas où le navire est assuré. D'après Pardessus [1], l'assureur à qui est fait le délaissement et qui, par suite, doit profiter de tout ce qui subsiste du navire serait fondé, en

1. *Droit commercial*, n° 957.

payant l'indemnité qu'il doit à l'assuré, à en déduire une valeur équivalente à celle qui aurait été prélevée par les différents créanciers. Les débris lui appartenaient, peut-il dire ; c'est à lui qu'ont été enlevées les sommes prélevées sur leur prix ; il a donc, en somme, payé les créanciers de l'assuré, et il doit, par suite, être désintéressé par lui. Ce système est juste, mais à condition de n'être pas généralisé ; il est impossible de l'admettre en effet à l'occasion des créances des gens de mer, des prêteurs à la grosse, de tous ceux enfin qui n'ont de droit que sur le navire ; l'assuré n'est plus leur débiteur ; ce n'est pas ses dettes qu'on a payé en les désintéressant ; au reste n'est-il pas vrai de dire, avec Dufour[1], que ces créanciers ont contribué à la conservation de la chose, et que l'assureur est le seul qui en profite, puisqu'une perte totale n'eût pas changé la situation de l'assuré.

SECTION III. — DROIT SUR LE FRET

« Les nolis, disait Emérigon[2], sont l'accessoire et » les fruits civils du navire. — L'accessoire du gage » fait partie du gage même. — D'où il suit que celui » qui a privilège sur le corps du navire doit l'avoir » également sur le fret. »

Cette décision du savant auteur se justifie-t-elle aujourd'hui ? Était-elle, même à l'époque où elle était formulée, exempte de toute critique ? Nous ne le pensons pas ; car, rien ne nous autorise à considérer le fret comme l'accessoire du navire. C'est une somme

1. *Droit maritime,* n° 260.
2. *Tr. des Assur.* chap. 17, sect. 9.

gagnée à son occasion par l'armateur ; voilà tout, mais elle n'est en aucune façon attachée au bâtiment, pas plus que l'indemnité d'assurance. Aussi, les droits de préférence que les créanciers hypothécaires ou privilégiés peuvent exercer sur le navire ne sauraient exister sur le fret, sauf le cas tout spécial où le navire aurait navigué après qu'une saisie aurait été effectuée ; dans ce cas, il est affecté d'une manière toute particulière aux créanciers qui doivent bénéficier des fruits qu'il peut produire. Cette hypothèse mise à part, ce ne serait qu'en vertu d'une disposition légale créant un privilège spécial sur le fret qu'un créancier pourrait prétendre en toucher le montant à l'exclusion de la masse. Deux classes d'ayant-droit seulement peuvent se prévaloir d'un semblable bénéfice : les matelots et les prêteurs à la grosse.

Privilège des matelots pour leurs loyers. — « Le na- » vire et le fret sont spécialement affectés aux loyers » des matelots », dit l'art. 271. L'art. 259, relatif aux matelots engagés au voyage ou au mois, donne une décision semblable en tant qu'il s'agit d'un navire victime d'un naufrage, pourvu toutefois qu'il n'y ait pas eu perte entière du navire et des marchandises ; mais, d'après ce dernier texte, ce n'est que subsidiairement que le privilège pourrait être exercé sur le fret ; les débris forment la première et principale garantie des matelots.

Il peut résulter indirectement des articles que nous venons de citer une sorte de droit de préférence sur les marchandises elles-mêmes ; les matelots en effet pour la conservation du fret auront naturellement la faculté d'exercer le privilège accordé à l'armateur,

dans les conditions bien entendu où celui-ci pourrait l'invoquer. C'est-à-dire qu'il faudra s'en prévaloir lors de la délivrance ou, au plus tard, dans la quinzaine, si les marchandises ne sont pas passées en mains tierces.

Quant au privilège sur le fret proprement dit, il ne peut en somme s'exercer que par voie de saisie-arrêt entre les mains du chargeur; une fois payés par ce dernier, les deniers qui ont été remis à l'armateur se confondent avec tous autres qui peuvent être en sa possession ; rien ne les en distingue, et il est certain qu'aucun créancier ne saurait prétendre un privilège dont l'objet ne serait plus représenté par un bien distinct et parfaitement défini. A l'inverse pas de difficulté tant que le payement n'a pas eu lieu ; une opposition entre les mains du débiteur conservera alors les droits des gens de mer, et leur assurera la préférence sur tous autres créanciers.

Leurs intérêts peuvent être gravement compromis, si la somme due a été versée entre les mains du fréteur sans qu'il leur ait été impossible de prendre à temps les mesures nécessaires ; il est utile de rechercher si la loi ne permet pas dans ce cas à l'interprète de leur donner une protection suffisamment efficace. Supposons que, par suite d'une convention assurément licite, le fret ait été payé avant le départ du navire, avant par conséquent que les matelots aient gagné aucun salaire et aient pu songer à exercer un recours pour garantir leur créance. Faut-il, dans ce cas, comme le veulent quelques auteurs, permettre aux gens de mer d'exiger de l'affréteur qu'il paye une seconde fois le fret, entre leurs mains, cette fois. Une

telle solution ne serait certes pas inique, car l'affréteur, prévenu du danger qu'il court, ne consentirait à se libérer que moyennant des garanties suffisantes accordées par l'armateur. Mais tout au moins nous faudrait-il une disposition légale qui nous fait défaut pour admettre une solution si exorbitante. Cette disposition, on ne pourrait, à coup sûr, la trouver dans les articles qui créent le privilège sur le fret : ils ne visent, bien entendu, que les rapports des créanciers de l'armateur entre eux ; ce serait par trop les détourner de leur but que de vouloir leur faire régler les rapports de ces mêmes créanciers avec l'affréteur. Si donc l'affréteur a payé en vertu de la convention primitivement conclue, nous estimons qu'il a pu être très légitimement et très valablement libéré.

En revanche, on peut invoquer contre lui les conventions primitivement insérées dans la charte-partie, alors même que, pour s'en écarter, il prétendrait se prévaloir de conventions conclues depuis avec le fréteur ; c'est ce que décide très bien un arrêt rendu le 8 février 1866 par la Cour de Rouen [1] : il s'agissait dans l'espèce de repousser la prétention de négociants qui ayant conclu un contrat d'affrétement avec un armateur, réclamaient une commission non prévue par cette convention.

Tous ces points ne présentent pas de grandes difficultés ; il n'en est pas de même quand il s'agit de déterminer l'étendue du gage qui garantit la créance des matelots. Nous rencontrons ici une ancienne controverse qui divise aujourd'hui encore les auteurs qui se sont occupés de cette partie du droit.

1. Sirey 1866, II, p. 223.

Que le privilège porte sur le fret dû par les marchandises qui se trouvent à bord, au moment où la navigation se termine, soit par l'arrivée au port de désarmement, soit par le naufrage, rien de plus certain ; mais que décider quant aux autres frets qui ont pu être gagnés depuis le départ du port d'armement? Un navire, par exemple, est parti de Bordeaux pour Montevideo où il a déchargé ; là, il a pris une nouvelle cargaison pour la Martinique, et c'est dans le trajet entre cette dernière escale et Bordeaux qu'il a sombré. Dans cette hypothèse allons-nous comprendre parmi les objets soumis au privilège les sommes non encore payées dues par les chargeurs dont les marchandises ont été successivement débarquées à Montevideo et à la Martinique? On comprend sans peine la portée très grande de cette question, alors surtout qu'un naufrage étant intervenu les gens de mer ne pourront toucher aucune autre partie de leur créance, que celle qui aura pu leur être payée à l'aide des débris et du fret. Au siècle dernier, la limitation de leurs droits au fret des marchandises sauvées était soutenue avec une grande vigueur par Valin, en même temps qu'elle était énergiquement combattue par Emérigon[1]. Ces deux systèmes sont encore défendus de nos jours, et entre les deux se place une opinion intermédiaire qui déclare bien soumis au privilège les frets acquis par le voyage d'aller ou les voyages intermédiaires, mais en tant seulement qu'il s'agit d'affecter chacun d'eux aux loyers acquis à l'occasion du voyage qui les a produits. C'est ce dernier système que la jurisprudence semble vouloir consacrer. La règle qui fait perdre au matelot ses

1. T. II, *Traité des assurances*, pp. 263, 264 et 265.

loyers en cas de naufrage est exorbitante du droit commun et ne doit pas être étendue au delà de ses termes. « Sans cela, on ferait participer l'équipage à » la perte en l'excluant des bénéfices, et l'armateur » retiendrait, au détriment des hommes de l'équipage, » un profit qu'ils auraient concouru à lui assurer », disait devant la Cour de Cassation M. l'avocat général Bédarride[1]. C'est en vain, au reste, que Valin invoque l'intérêt de la navigation qui exigerait, suivant lui, que le sort des matelots soit lié à celui du vaisseau. Nous croyons qu'il faut avant tout, si l'on veut garder à la marine marchande des serviteurs qui lui sont indispensables, ne pas les décourager par des règles trop dures, mais leur assurer au contraire la juste rétribution de leurs services et de leurs travaux.

Privilège pour le remboursement des frais de rapatriement. — Les salaires ne constituent pas la seule créance que les matelots puissent avoir contre l'armateur. Celui-ci en les embarquant s'est virtuellement obligé à les rapatrier ; dans bien des circonstances, en cas de naufrage, par exemple, les ressources faisant défaut au capitaine, ce sera le consul qui prendra les mesures nécessaires pour les faire ramener à leur port d'embarquement ; l'État alors pourra recourir contre l'armateur pour recouvrer les déboursés faits par ses agents. Ce n'est ni dans l'Ordonnance de 1681, ni dans le Code de 1808 qu'il faut chercher la réglementation de cette obligation imposée à l'armateur ; ces textes ne l'astreignent à rapatrier ses matelots que dans une hypothèse toute spéciale. Cette lacune s'était déjà fait sentir au siècle dernier ; et on avait été amené

1. *Conclusions de M. Bédarride.* Dalloz, 1877, pp. 119 et 120.

à rendre une Ordonnance sur ce sujet dès l'année 1743. Cet acte reproduit par un arrêté consulaire du 5 germinal an XII forme aujourd'hui la législation de cette importante matière. L'article premier de ces deux actes qu'on peut considérer l'un et l'autre comme ayant un caractère législatif, enjoint formellement à l'armateur de ramener les gens de mer quand ils auront été congédiés « soit pour raison de désarmement des- » dits navires, soit pour d'autres causes non procédant » du fait, ni de la volonté desdits marins ». Cette obligation est garantie par un privilège ; et en cas de naufrage, les matelots ou l'État ne peuvent réclamer les frais de rapatriement que dans la mesure de la somme jusqu'à concurrence de laquelle ils sont privilégiés. Ces différents points sont réglés par l'article 7 de l'arrêté de l'an XII que nous avons eu occasion de citer déjà en partie et qui est ainsi conçu : « En cas de » naufrage des navires, le produit des débris, agrès et » apparaux, et le *fret* sur les marchandises sauvées » étant spécialement affectés aux gages des équipages » et aux frais de leur retour, les officiers mariniers, » matelots et autres gens de mer sont traités, pour » retourner chez eux, conformément aux dispositions » du présent arrêté, *tant qu'il y aura des fonds pro-* » *venant desdits navires.* » Notre article établit ainsi expressément un privilège sur le fret en cas de naufrage et bien entendu aussi au cas où le navire arriverait à bon port. Mais ici se pose la même question qu'à propos des loyers. Quelle est au juste l'étendue du privilège? Porte-t-il seulement sur le fret des marchandises qui ont été sauvées lors du naufrage, ou si le vaisseau n'en est pas à sa première cargaison depuis le départ

du port d'armement ne porte-t-il pas encore sur le fret acquis pendant les traversées précédentes? Cette question, si importante en pratique, est tranchée par un décret du 7 avril 1860 dont l'article 14 s'exprime ainsi : « Les frais de subsistance, d'entretien, *de rapatriement* et de retour au quartier des individus provenant de l'équipage d'un navire de commerce sont à la charge de l'armement au même titre que les loyers de l'équipage, quel que soit le mode d'engagement des hommes. Ces frais, de même que le loyer des gens de mer, sont imputés sur le navire, et subsidiairement *sur l'ensemble des frets gagnés depuis que le navire a quitté son port d'armement* et n'incombent au Trésor qu'après entier épuisement de cette double garantie. » Cette question ne serait donc plus de nature à faire difficulté si la légalité de cet article 14 n'était très sérieusement contestée. C'est, dit-on, un acte du pouvoir exécutif, et il n'a pu, à ce titre, modifier en aucune façon des actes émanés du pouvoir législatif. Cette observation est juste ; et on doit reconnaître que l'article 14 du décret de 1860 n'est légal que s'il ne porte aucune atteinte à la législation en vigueur ; il est vrai que, dans ce cas, il est bien inutile ; aussi, d'une façon ou d'une autre, ne doit-on pas le faire intervenir dans la discussion ; et c'est uniquement à l'étude de l'arrêté de germinal an XII que nous devons nous en tenir. Ce qui ressort avant tout des termes de celui de ses articles que nous avons cité plus haut, c'est l'entière assimilation que ses auteurs ont entendu établir entre les gages des matelots et les frais qui sont dus pour leur rapatriement ; ceci ne peut guère être contesté et ne paraît pas l'avoir jamais été bien sé-

rieusement. Mais, outre qu'on n'est pas d'accord sur l'étendue du privilège qui garantit les gages, il y a des divergences, à propos de la question qui nous occupe, même parmi les partisans de l'opinion qui, avec la jurisprudence, affecte aux loyers gagnés pendant le voyage d'aller, le fret acquis par cette même traversée. D'une part, on soutient que la créance des frais de rapatriement étant acquise au moment du naufrage, pendant le dernier voyage par conséquent, c'est aux salaires acquis pendant ce voyage qu'elle doit être assimilée ; à ce titre, elle ne serait privilégiée que sur le fret acquis à l'occasion des marchandises sauvées ; mais, d'autre part, on répond avec raison que l'obligation du rapatriement, loin d'être née à l'époque du naufrage, est née au moment de la conclusion du contrat par lequel les matelots se sont engagés à naviguer à bord du navire de l'armateur : « Elle naît du contrat » de louage pour le matelot, et du contrat de l'arme- » ment vis-à-vis de l'État », disait M. Bédarride, et cela est parfaitement exact ; car par cela même qu'il embarque les gens de mer, l'armateur s'engage à les ramener au port de départ. Il va de soi que c'était bien le but que les matelots avaient en vue, à tel point que cette clause devrait être considérée comme sous-entendue dans le contrat, alors même que l'obligation du rapatriement ne serait pas si formellement prescrite par le législateur. C'est en ce sens qu'a statué un important arrêt rendu le 6 février 1877 par la Cour de Cassation, toutes chambres réunies [1].

Nous déciderons, conformément à cette jurisprudence, que les frais de rapatriement peuvent être

1. Dal., 1877, I, p. 114.

prélevés sur l'ensemble des frets gagnés depuis le départ.

Droit des prêteurs à la grosse. — A côté des gens de mer, les prêteurs à la grosse sont seuls privilégiés sur le fret ; nous croyons qu'il est dans l'esprit de la loi de ne les faire venir qu'au second rang. N'est-ce pas les matelots qui ont contribué à gagner le fret et par suite, non pas seulement à conserver, mais même à créer le gage commun. C'est d'ailleurs là l'application du système général du Code de commerce qui, dans l'art. 191, fait venir au sixième rang sur le navire les matelots et gens de mer, et seulement au septième les sommes prêtées au capitaine.

Le droit de préférence des donneurs résulte de l'art. 320. « Le navire, les agrès et les apparaux, l'ar- » mement et les victuailles, même le fret acquis sont » affectés par privilège au capital et intérêts de l'ar- » gent donné à la grosse sur le corps et quille du » vaisseau. » On comprend que ces prêteurs, courant tous les risques, soient associés aux chances de gain et soient protégés d'une façon toute spéciale pour en recueillir le bénéfice. Il va sans dire que peu importerait qu'il y eût un sous-affréteur ; ce serait, dans ce cas, le fret dû par ce dernier qui formerait le gage du donneur.

S'il se trouve plusieurs prêteurs à la grosse sur le navire, il est clair qu'ils viendront en concours sur le fret en proportion de leur intérêt ; s'il est des prêteurs sur corps et quille, d'autres sur agrès et apparaux, on appréciera la valeur relative des objets formant leur gage.

Comme nous l'avons déjà remarqué à propos des

gens de mer, les donneurs sur corps et quille pourraient indirectement exercer sur les marchandises le privilège appartenant à l'armement ; nous devrions alors leur donner la préférence sur les prêteurs à la grosse sur facultés ; car, en transportant les marchandises, ils ont été utiles à ces derniers.

CHAPITRE IV

COMMENT LES CRÉANCIERS PEUVENT-ILS EXERCER LEURS DROITS?

Ayant passé en revue tous les droits qui peuvent appartenir sur les bâtiments de mer aux créanciers de tout ordre, notre étude serait incomplète, si nous ne nous demandions sous quelle forme ces droits peuvent être mis en action, par quelles circonstances leur exercice peut être paralysé. Nous supposerons d'abord que le navire qui forme le gage des ayant-droit se trouve toujours entre les mains de leur propre débiteur; nous les placerons ensuite en face d'un tiers détenteur, et, tout en négligeant les détails de procédure, nous nous demanderons quels moyens la loi met, dans l'un et l'autre cas, à leur disposition pour réaliser leur gage et toucher ce qui leur est dû.

SECTION I. — CAS OU LE NAVIRE EST ENTRE LES MAINS DU DÉBITEUR

§ I. — Droit de saisie.

Si le navire est encore la propriété de leur débiteur, les créanciers auront la faculté de le saisir comme

tout autre de ses biens, pourvu qu'ils soient munis d'un titre exécutoire. Ce sont les principes généraux du Code civil qui leur donnent ce droit de saisie ; mais c'est le Code de commerce qui en règle les formes, et il faut les chercher dans le titre II du livre II précisément intitulé : *De la saisie et vente des navires*.

« Tous bâtiments de mer peuvent être saisis et » vendus par autorité de justice, » dit inutilement peut-être l'art. 197. En revanche, il n'autorise pas formellement le créancier, comme le faisait l'Ordonnance [1], à saisir partiellement le navire ; mais, c'est là une faculté qui ne peut guère lui être refusée, sans porter le plus grand trouble dans les affaires. L'indivision, pour la sorte de biens qui nous occupe, est le régime habituel de la propriété ; prohiber une saisie partielle serait dès lors prohiber, dans bien des cas, toute saisie et ruiner par suite le crédit des propriétaires de navires. Au reste, cette faculté se trouve implicitement consacrée par la loi de 1874 (art. 18, § 2). « Si l'hypothèque, dit-il, ne grève qu'une por- » tion du navire, le créancier ne peut saisir et faire » vendre que la portion qui lui est affectée. »

Le législateur semble bien s'en rapporter ici à un principe déjà existant dans nos lois, et prémunir la jurisprudence contre l'extension exagérée qu'elle serait tentée de lui donner, bien plus qu'introduire d'une manière incidente une importante innovation.

Le § 2 de l'art. 18 se termine ainsi : « Toute- » fois, si plus de la moitié du navire se trouve hypo- » théquée, le créancier pourra, après saisie, le faire

1. Titre XIV, Livre I, art. 18.

» vendre en totalité, à charge d'appeler à la vente les » copropriétaires. » Il semble que ce soit là encore une application de la législation antérieure et que, par suite, cette disposition doive être étendue à tous les créanciers.

On ne conteste guère que ce droit de vente appartienne aux créanciers de celui qui est propriétaire de plus de moitié du navire; mais M. Caumont, dans son dictionnaire [1], nous dit que le créancier d'un quirataire ne peut « saisir le navire que pour en demander » la licitation, si ce débiteur est propriétaire de plus » de moitié ». C'est par là même refuser tout droit aux ayant-cause de celui qui en possède une fraction moins importante. Le savant auteur, au reste, ne fait qu'affirmer la jurisprudence que consacrent deux jugements du tribunal de Marseille [2]. Nous avons montré par avance les inconvénients de cette théorie, et nous croyons que, sous l'empire de la loi sur l'hypothèque maritime, la jurisprudence, quand l'occasion se présentera de nouveau, se verra forcée d'abandonner sa doctrine.

La saisie est suivie de l'adjudication, et celle-ci de la répartition du prix; mais on ne peut forcément distribuer les deniers qu'à ceux qui se font connaître par une opposition ; seuls, les créanciers hypothécaires en sont dispensés, leur inscription étant une manifestation suffisante de leur droit.

L'art. 212 permet de ne recevoir les oppositions que dans les trois jours qui suivent l'adjudication. Est-ce à dire que ceux qui auront laissé passer ce délai rigoureux seront totalement privés de leur droit? Évidem-

1 V^bo Navire, n° 71.
2 J. Mars 1867, I, p. 123; 1863, I, p. 136.

ment non ; seulement, ils devront laisser passer avant eux tous ceux qui, ayant été plus diligents, ont fait en sorte de se mettre en règle avec les prescriptions de la loi. Il pourra se faire que, parmi ces créanciers frappés par la déchéance de l'art. 212, nous trouvions à la fois un créancier privilégié et un créancier chirographaire. Faudra-t-il leur appliquer la loi du concours et les faire venir au marc le franc? Telle était l'opinion de Valin [1]; mais nous croyons que ce serait exagérer la portée de l'art. 212 que d'admettre une solution si rigoureuse. Dufour [2] dit bien, à l'appui de ce système, que le prix sur lequel portait le privilège n'existe plus en tant que représentant le navire, mais c'est là une subtilité, et le seul effet de la négligence du créancier retardataire sera de le rendre non recevable à contester la distribution qui aurait été faite entre les opposants. C'est bien ce qui semble ressortir des termes mêmes de l'art. 212 qu'on ne peut étendre, puisqu'il s'agit d'une disposition tout exceptionnelle.

Le propriétaire du navire pourra en éviter la saisie et l'adjudication, en en faisant volontairement l'abandon à ses créanciers, s'il s'agit d'engagements contractés par le capitaine pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. Cet abandon, joint à celui du fret, aura même pour effet de l'affranchir de toute obligation. L'abandon ne constituera pas une véritable expropriation, à tel point que si la vente du navire qui en serait la conséquence donnait un prix qui, joint au fret, soit supérieur à la valeur des dettes auxquelles il est affecté, le reliquat devrait appartenir à l'armateur.

1. Tome I, p. 340.
2. Tome II, I, n° 806.

§ 2. — Insaisissabilité du navire prêt à faire voile.

Il est des hypothèses où le droit des créanciers sur le bâtiment se trouve paralysé. C'est le cas du navire prêt à faire voile.

Motifs de cette mesure. — Nous trouvons, dans cette situation, un conflit entre deux ordres d'intérêts des plus respectables, conflit qui, de tout temps, a attiré l'attention du législateur. D'un côté, les créanciers, s'il en est, qui ne peuvent obtenir leur paiement de l'armateur, ont les plus sérieux motifs pour chercher à réaliser leur gage avant que le navire s'expose à de nouveaux risques et parte vers des rivages où il leur sera difficile de le poursuivre ; en revanche, au départ du bâtiment sont intéressées une foule de personnes qui ont traité avec l'armateur et qui ont dû légitimement compter sur la réalisation du voyage. Le préjudice qui atteindrait les chargeurs, par exemple, obligés de subir, dans leur envoi, un retard considérable, de chercher ailleurs un bâtiment à des conditions plus onéreuses peut-être, se conçoit aisément ; et quant au capitaine et aux matelots engagés pour la navigation projetée, un obstacle mis au départ du bâtiment leur enlèverait les moyens d'existence sur lesquels ils comptaient. A côté et au-dessus de tous ces intérêts, l'intérêt public lui-même n'est-il pas profondément atteint par des mesures arrêtant le développement de la marine marchande, entravant nos rapports avec les autres peuples. De si puissantes considérations peuvent faire considérer comme regrettable au plus haut point la saisie du navire prêt à faire voile, et sont de nature à déterminer le législateur à l'interdire. Une semblable

prohibition ne saurait, au reste, bien sérieusement blesser l'équité. Le créancier a fait preuve de négligence en attendant le dernier moment pour poursuivre le navire ; et, du reste, ne sont-ce pas des droits aussi respectables que les siens, que ceux qui appartiennent aux chargeurs, aux gens de mer, à tous ceux enfin qui, invoquant, comme lui, une convention librement débattue, viennent s'opposer à tout retard dans le départ du navire. Qu'on ne nous dise pas qu'un débiteur ne doit pas pouvoir, par une nouvelle convention, porter atteinte à des droits antérieurement consentis ? Ne pourrait-il pas aliéner son navire, et ce dernier, après un voyage, ne cesserait-il pas d'être le gage de ses créanciers? Pourquoi un effet du même genre, surtout s'il n'est que provisoire, ne pourrait-il être produit par l'équipement d'un navire quand les ayant-droit ont laissé faire tous les préparatifs, sans présenter de réclamations.

Historique. — Depuis longtemps, ces motifs ont frappé les jurisconsultes et déjà, sous l'empire du Consulat de la mer, il était interdit de saisir le navire au moment de son départ. Une telle prohibition ne résultait sans doute pas du texte de cette célèbre loi maritime qui ne défendait que l'arrestation du capitaine ; mais elle était dans son esprit, et était universellement admise : « Je crois devoir avertir, » disait Targa, que quand un navire ou autre bateau » est resté amarré à quai et a enlevé son armure pour » venir au mileu du port en mesure de mettre à la » voile, il ne peut être saisi au préjudice de son dé» part. Ainsi le décident notre statut, la raison com» mune et les usages maritimes. »

L'Ordonnance crut devoir répudier ce système, au moins comme mesure générale. Mais notre législateur de 1808 en revint au système du Consulat de la mer.

Article 215. — C'est l'article 215 qui contient cette disposition, et il renferme plusieurs décisions : un principe général d'abord, puis une exception, enfin une restriction à cette exception elle-même. Le principe est celui que formulait Targa : « Le navire prêt à » faire voile n'est pas saisissable. » Cette formule s'appliquerait au navire partant sur lest aussi bien qu'à celui qui quitte le port avec un chargement ; n'y a-t-il pas là aussi tous les intérêts qui gravitent autour d'une expédition maritime quelconque ; et est-il moins nécessaire de protéger celui dont le bâtiment va chercher les marchandises que l'expéditeur qui a déjà confié les siennes à l'armateur ? Tout cela est clair et ne laisse place à aucune difficulté ; mais, ne sera-t-il pas souvent bien délicat de préciser le moment exact où le navire est prêt à faire voile ? Les préparatifs d'un départ se composent d'une foule de mesures de détail, et, à vrai dire, on peut aisément soutenir qu'ils ne sont entièrement achevés qu'à l'heure même où le capitaine ordonne de lever l'ancre pour quitter le port. Heureusement, la loi a fixé elle-même une époque où notre article devra recevoir son application. « Le bâtiment, dit le dernier paragraphe, » est censé prêt à faire voile lorsque le capitaine est » muni de ses expéditions pour son voyage. » Ces expéditions sont les pièces nécessaires pour le voyage, celles que les règlements obligent le capitaine à avoir constamment à bord ; le congé, l'acte

de francisation, etc... Il n'en saurait être de même du *billet de sortie* que délivre le capitaine du port, et sans lequel le navire ne pourrait prendre la mer. Ce n'est pas là un de ces actes qu'on doit pouvoir représenter à toute réquisition pendant toute la durée de la navigation, dont le capitaine doit être muni pour son voyage ; sa délivrance ne constitue qu'une mesure de police ; elle peut être différée par des circonstances toutes fortuites, telles que le trop grand nombre des demandes de sortie, si la passe est étroite, par exemple. Ces circonstances, on le voit, n'ont aucun rapport avec la situation des intérêts en jeu.

On a quelquefois prétendu s'opposer à la délivrance des expéditions et retarder ainsi le moment où la saisie ne peut plus être accomplie. Cette prétention, si elle était accueillie, diminuerait beaucoup les inconvénients que présente la disposition de l'art. 215 pour les créanciers ; en revanche, elle rendrait à peu près illusoire la protection qu'on a voulu établir ; le créancier qui, contrairement au vœu du législateur, aurait été assez négligent pour ne pas se metttre en mesure de pratiquer la saisie à temps, pourrait toujours, par une démarche des plus simples, empêcher que son gage ne devienne insaisissable. Mais, on n'a pas eu de peine à montrer combien peu serait fondée une semblable opposition. Ce ne serait ni une saisie de navire, puisque ce n'est pas là la procédure qu'indique le Code de commerce, ni une saisie-arrêt, puisque les expéditions ne sont pas des valeurs dues par un débiteur au capitaine. En un mot, un tel procédé ne rentrerait dans aucun des moyens mis à la disposition des créanciers; et la Cour de Rennes, dans un arrêt du

18 février 1824, disait avec raison que c'est là une voie de fait non autorisée par la loi. L'administration aurait donc pour devoir de n'en tenir aucun compte.

Le navire déclaré insaisissable dès qu'il est prêt à faire voile, reste tel *a fortiori*, tant que dure le voyage; il en sera ainsi notamment dans les ports où il fera escale, dans le port d'armement lui-même, si une circonstance fortuite, comme un gros temps, l'obligeait à y rentrer momentanément. Peu importerait que le capitaine ait déposé, comme il le doit, dans les 24 heures son acte de francisation et son congé à la douane. Il n'en serait pas moins muni de ses expéditions, pour s'en être momentanément dessaisi.

Il peut se faire que le port indiqué comme lieu d'échelle sur les expéditions soit en réalité le véritable lieu d'arrivée. Il est évident qu'il n'y aurait pas à tenir compte de cette fausse indication insérée peut-être dans les actes pour frauder les créanciers. Ceux-ci, s'en tenant à la réalité des choses, pourraient ne pas considérer le navire comme insaisissable. Il en serait encore de même, dans l'hypothèse que prévoit l'art. 296, § 2, si le navire arrivant dans un port et étant en trop mauvais état pour être radoubé, le capitaine l'y laissait et en louait un autre pour continuer le voyage.

Saisie pour dettes contractées en vue du voyage. — Quoique prêt à faire voile, le bâtiment peut être saisi à raison des dettes contractées pour le voyage qu'il va faire. Les créanciers dont il s'agit ne sauraient être accusés de négligence, puisqu'ils n'ont pu exercer plus tôt un droit qui n'avait pas pris naissance. « On » peut supposer, disait Begouen, que,sans ces dettes,

» le bâtiment n'aurait pas été mis en état de faire » voile, il faut donc les payer. » C'est là la raison d'être en même temps que l'explication de l'exception que nous indique la loi. Partant de ce principe nous en refuserons le bénéfice à la créance résultant des dommages-intérêts prononcés contre l'armateur pour avoir violé la convention d'affrètement.

Pourrait-on, dans un port de relâche, pratiquer une saisie sur le navire pour dettes contractées pour le voyage. La plupart des auteurs soutiennent que non, sauf dans le cas où il s'agirait de dettes contractées dans le lieu d'échelle lui-même. Nous ne saurions toutefois nous rallier à leur opinion. Si, en principe, on ne peut pas saisir un navire dans un port de relâche, ce n'est là, comme nous l'avons dit, qu'une extension du principe de l'insaisissabilité du navire prêt à faire voile. Le principe n'existant plus, ses conséquences doivent également disparaître.

Quoi qu'il en soit, la règle qui autorise la saisie pour certaines dettes a un caractère exceptionnel ; ainsi un arrêt autorisant la saisie devrait, sous peine de cassation, mentionner cette circonstance spéciale qu'il s'agit de dettes contractées pour le voyage.

Tout en permettant exceptionnellement la saisie, le législateur a voulu accorder aux intéressés une protection ; aussi a-t-il reproduit la garantie qu'accordait dans tous les cas l'Ordonnance de 1681 ; la saisie, quand elle est autorisée, pourra toujours être empêchée par un cautionnement. L'Ordonnance exigeait qu'on donnât caution « jusqu'à concurrence de l'esti- » mation qui sera faite de la portion saisie ». Les termes du Code sont tout autres et impliquent un

changement complet de système. « Le cautionne- » ment de ces dettes empêche la saisie », lisons-nous dans l'art. 215 ; et nous voyons par là que c'est la dette elle-même qui forme l'objet de l'engagement de la caution : ce qu'elle s'oblige à payer, c'est la différence qui existera entre le montant de la dette et le prix qui sera distribué quand la saisie pourra être effectuée. Sans doute, ce système n'est pas universellement admis, et on a soutenu que : « le cautionnement » a pour objet la représentation du navire à l'époque » du retour déterminé par le congé ». Mais, rien ne justifie cette opinion qui serait bien loin de donner aux intéressés une garantie suffisante, le navire, lors de son retour, étant, la plupart du temps, loin de représenter une garantie équivalente à celle qu'il offrait avant le voyage. La navigation l'aura vraisemblablement déprécié, et, en outre, de nouvelles créances auront pris naissance qui, concourant avec les anciennes, diminueront leur gage. Mais, ne devrait-on pas tout au moins se rallier au système de l'Ordonnance qui paraît bien inspiré par la plus stricte équité, puisqu'il impose à la caution de garantir précisément l'estimation de la portion saisie ? Le texte, nous l'avons vu, y est trop contraire, et nous ajouterons que c'est avec raison que le législateur s'est prononcé en ce sens. Le créancier va subir un retard, de nouveaux risques même, puisque la caution peut devenir insolvable ; n'est-il pas équitable qu'en compensation on lui accorde son paiement intégral ? De quel droit, d'ailleurs, lui imposer une estimation qui, quelque sérieuse qu'elle soit, peut ne pas offrir à ses yeux les mêmes garanties d'une exacte fixation du

prix que la vente aux enchères. C'est donc bien la dette que doit garantir la caution.

SECTION II. — CAS OU LE NAVIRE EST ENTRE LES MAINS D'UN TIERS DÉTENTEUR

Nous avons vu comment un créancier peut exercer son droit sur le navire, quand celui-ci est entre les mains de son débiteur ; nous devons maintenant le supposer entre les mains d'un acquéreur, et voir quelle sera dans ce cas la situation de celui qui aura conservé le droit de suite.

Nous nous placerons d'abord sous l'empire du Code de commerce ; puis, nous verrons quelles sont les dispositions de la loi sur l'hypothèque maritime sur ce point.

Il est bien évident que le créancier de l'aliénateur n'aura pas d'action personnelle contre l'acquéreur ; celui-ci n'est obligé que *propter rem :* entre lui, et le créancier il n'est intervenu ni contrat ni quasi-contrat. C'est donc le navire seul que l'on pourra poursuivre, mais quelle sera la nature de cette poursuite exercée contre le bâtiment.

Le créancier peut-il faire révoquer la vente ? — D'après Valin, le droit qu'aurait le créancier serait celui de faire révoquer la vente, et de saisir par conséquent le bâtiment formant son gage, comme il aurait pu le faire si aucune aliénation n'était intervenue : « L'action qui compète en ce cas aux créanciers, dit » le savant jurisconsulte, ne peut être que l'action ré- » vocatoire fondée sur ce que l'acheteur n'a pu acqué-

» rir le navire à leur préjudice [1]. » M. Boulay-Paty [2] est, croyons-nous, le seul qui, depuis la promulgation du Code de commerce, ait adopté le système de Valin. Tous sont aujourd'hui unanimes à le repousser. Et, en effet, pas plus sous l'empire de notre droit que sous celui de l'Ordonnance, une pareille doctrine ne pourrait être suivie. L'existence du droit de suite qui grève un navire ne saurait en effet interdire au propriétaire d'un navire d'en transférer la propriété à un tiers ; celui-ci peut très valablement l'acquérir sous cette seule réserve qu'il restera entre ses mains le gage des créanciers oude s vendeur. A aucune époque, l'hypothèque elle-même à laquelle cependant est attaché un droit de suite particulièrement énergique n'a empêché de vendre les immeubles qui en étaient grevés. On ne voit vraiment aucune raison qui puisse justifier la théorie aussi dangereuse qu'étrange que nous trouvons dans Valin. Si on l'adoptait, il serait impossible à tout propriétaire d'un navire, s'il a quelques dettes, d'en transférer la propriété. Ce serait en somme proclamer l'indisponibilité des navires, puisqu'aucun acheteur ne voudrait conclure un marché toujours révocable ; on voit quelle entrave serait apportée ainsi au commerce maritime, et cela sans qu'il soit possible de découvrir le principe au nom duquel on vient soutenir un système dont le savant commentateur n'a sans doute pas aperçu toutes les conséquences. Comme le fait remarquer Dufour, Valin d'ailleurs se contredit et condamne par là même ses théories puisqu'il dit que le détenteur peut se libérer en offrant le navire ou son

1. Livre II. T. 10 – Tome I. p. 603
2. Tome I. p. 160.

prix, ce qui suppose une vente parfaitement valable et irrévocable ; sans quoi, en effet, ce serait le navire qui, en tout cas, devrait être abandonné aux créanciers.

Système de M. Bédarride. — Toutefois M. Bédarride se déclare partisan d'un système qui, tout en différant profondément de celui-là, présente avec lui quelque analogie. Sans doute, il ne propose pas de faire annuler la vente ; mais, ce qui en revient bien au même, il n'en tient pas compte, et permet à tout créancier pouvant invoquer les art. 190 et 193 de considérer l'aliénation comme non avenue quant à lui et de saisir le bâtiment, comme s'il appartenait toujours à son débiteur. Nous n'y faisons aucune objection, toutes les fois qu'on sera en présence d'un acheteur qui n'aura pas fait la mutation en douane ; les tiers en effet ne connaissent pas son acquisition, et pour eux, il n'y a pas d'autre propriétaire que celui dont le nom est inscrit sur l'acte de francisation ; mais, il en est tout autrement quand ce nom est celui de l'acquéreur ; la propriété lui est alors valablement acquise, et les créanciers ne peuvent pas ne pas tenir compte d'un fait juridique qui leur est opposable.

Action en délaissement. — De quelle façon devrait-on alors s'y prendre pour permettre au créancier d'exercer son droit, tout en respectant celui du véritable propriétaire ? La solution nous paraît bien simple ; la situation vis-à-vis de laquelle nous nous trouvons en effet n'a rien d'exceptionnel ; et il y en a une absolument analogue dans le droit civil. Le créancier qui a un titre lui conférant un privilège ou une hypothèque sur un immeuble peut, lui aussi, se trouver en face d'un acquéreur ayant un droit de propriété entière-

ment régulier et opposable à tous les ayant-cause de son vendeur. Pas plus que celui dont nous nous occupons, ce créancier n'a d'action personnelle contre le tiers détenteur, et pas plus que lui, il ne pourra prétendre faire révoquer son contrat, sauf le cas de fraude, bien entendu. Néanmoins, la loi a, de tout temps, pourvu à cette situation. A Rome, le préteur avait institué l'action quasi-Servienne par laquelle le demandeur réclamait non pas le paiement de la dette, non pas la propriété de la chose qui lui était engagée, mais la *nuda possessio*. Dans l'ancien droit, à l'hypothèque était également attachée l'action en délaissement dont le but était analogue à celui de l'action quasi-Servienne. Enfin, sous l'empire du Code civil, le créancier met également le débiteur en demeure de lui délaisser l'immeuble, et quoique la procédure soit différente, le but à atteindre est encore le même. Ce système si généralement adopté est celui que conseille en définitive la logique, celui qui découle des principes juridiques. Ce qu'il faut au créancier, c'est avoir à sa disposition le bien qui forme son gage ; mais, pour l'avoir, il faut qu'il s'adresse à celui à qui il appartient, et qui pourra, s'il le juge à propos, le conserver en sa possession, en employant les moyens que la loi met à sa disposition. Aussi, quoique rien ne soit indiqué par le Code de commerce, il nous semble impossible de ne pas adopter la même théorie quand on se trouve en présence de créanciers ayant, eux aussi, un droit de gage opposable aux tiers détenteurs ; en remontant très haut, dans l'histoire du droit maritime, nous voyons un ancien auteur, Stypmanus, proclamer déjà cette doctrine ; après avoir parlé des prêts faits au capitaine

ou au propriétaire du navire, il ajoute : « *Ex hoc con-* » *tractu oritur actio quasi Serviana seu hypothecaria* » *quâ quis pignus suum persequitur*[1]. »

Il y a donc lieu de s'étonner que Valin ait abandonné ces principes; nous avons montré combien était impraticable sa théorie donnant au créancier l'action révocatoire; les arguments qu'il donne contre notre théorie sont faciles à réfuter. Le délaissement, d'après lui, serait impossible parce que le navire n'est pas susceptible d'hypothèque. Cela n'est plus vrai aujourd'hui; en tout cas, il était même, avant 1874, susceptible du droit de suite d'où dérive en réalité l'action hypothécaire; le jurisconsulte ajoute que le navire est pur meuble; mais il oublie que c'est un meuble d'une nature spéciale et qui, précisément, dans la matière qui nous occupe, est soumis aux règles qui régissent ordinairement les immeubles.

En résumé, c'est en réclamant le délaissement au tiers détenteur que les créanciers exerceront leur droit de suite. La loi de 1874 consacre cette théorie en ce qui concerne les créanciers hypothécaires, et nous croyons avoir suffisamment démontré qu'il en est de même des créanciers chirographaires et privilégiés.

Sous quelle forme faudra-t-il réclamer le délaissement ? — Si nous en croyons Dufour, c'est comme sous l'ancien droit et même dans le droit romain à une action en justice qu'il faudra avoir recours. Sans doute, le Code civil, quand il s'agit des immeubles, a expressément répudié un système aussi compliqué, et il se

1. *Jus maritim.*, 4e part., ch., 5, no 198.
2. Tome II, no 398 et suiv.

contente d'un commandement au débiteur, en même temps que d'une sommation de payer ou de délaisser adressée au tiers détenteur; mais, cette simplification, dit-on, résulte uniquement de ce qu'aujourd'hui les droits qui grèvent les immeubles sont rendus publics. Quand ils étaient occultes, au contraire, le système ancien se justifiait pleinement et avait sa raison d'être. Ne fallait-il pas prouver en effet que le droit qu'on invoquait était bien opposable au tiers détenteur? Or, quand il s'agit des navires, la situation ressemble bien moins à celle que régit le Code civil qu'à celle en vue de laquelle était faite l'ancienne législation ? A défaut d'un texte spécial, c'est elle qu'il nous faut appliquer. Mais quelques fortes qu'elles soient, ces raisons sont loin d'être déterminantes, et Dufour lui-même nous indique les objections qu'on peut faire à sa théorie. Déjà une opposition a dû avertir le tiers détenteur de l'existence du droit qu'on invoque, et d'autre part, si celui-ci est mal fondé, le tiers détenteur ne pourra-t-il pas toujours par voie d'exception saisir les tribunaux? Sans doute, la situation qui lui est faite ainsi est moins favorable peut-être; mais, qu'importe, si son droit est sauf, et est-ce là une raison pour faire revivre sous l'empire de nos Codes une doctrine que le législateur a depuis longtemps jugée surannée? Ne serait-il pas bizarre, comme le dit en fort bons termes M. Desjardins [1], d'emprunter au Code civil la théorie du délaissement et de la modifier aussi gravement sans l'appui d'un seul texte? D'ailleurs le système de Dufour ne pourrait, en tout état de cause, être applicable à l'hypothèque maritime ; et, dans ce cas, ne serait-il

3. Tome I, p. 360.

pas tout à fait extraordinaire, comme dit encore M. Desjardins, de faire coexister deux procédures en délaissement, lorsque le navire est à la fois grevé d'hypothèques et de privilèges ?

Ainsi, quel que soit le créancier, un commandement et une sommation lui permettront de saisir le navire qui est resté son gage entre les mains du propriétaire actuel. Celui-ci, bien entendu, pourrait éviter la saisie en payant intégralement les créanciers de son auteur ; il le pourrait encore en exerçant la purge, à l'égard des créanciers hypothécaires tout au moins. Enfin il aurait le droit de délaisser, pourvu, comme dit l'article 2172 du Code civil, qu'il ne soit pas personnellement obligé à la dette et qu'il ait la capacité d'aliéner ; et il pourrait le faire (article 2173), même après avoir reconnu l'obligation ou avoir subi condamnation en qualité de tiers détenteur seulement. En quoi consiste exactement le délaissement ? En droit romain, nous l'avons vu, c'était la *nuda possessio* qui était abandonnée par le propriétaire de l'immeuble délaissé : il en était de même dans l'ancien droit où le *déguerpissement* ou abandon de la propriété était très exceptionnel ; nous croyons que c'est encore la même théorie qu'il nous faut admettre aujourd'hui. Il en résulte que si le prix de la vente est supérieur à la somme nécessaire pour payer les dettes, l'excédant appartiendra à l'acquéreur puisque c'est son navire en réalité qui aura été l'objet de la vente. Il en résulte aussi que, jusqu'à l'adjudication, le tiers détenteur peut reprendre l'immeuble en payant toute la dette et les frais (article 2173).

CHAPITRE V

QUESTIONS DE DROIT INTERNATIONAL

Le Code de commerce français a eu une grande influence sur les législations étrangères ; beaucoup de nations l'ont presque complètement copié ; mais, il en est, surtout dans ces dernières années, qui ont adopté des lois en différant sensiblement ; les pays eux-mêmes qui l'ont accepté n'ont pas été sans y faire quelques modifications ; il en résulte que, sur une foule de points, les dispositions de notre Code se trouvent en désaccord avec celles de tel ou tel autre pays ; il est utile alors de passer rapidement en revue ces divergences et surtout d'étudier les conflits auxquels elles donnent lieu.

Nécessité d'appliquer la loi du pavillon. — Dans bien des cas, un navire aura fait l'objet d'un contrat dans un pays autre que celui dont il porte le pavillon ; ou bien encore les contractants seront de nationalité différente, et on aura alors à se demander à quelle loi on devra se référer pour interpréter cette convention. M. Lyon-Caen, dans une récente étude consacrée à ces questions, résout avec raison toutes ces difficultés

par un seul et même principe qu'il applique à presque toutes les hypothèses. Quelles que soient les circonstances en présence desquelles on se trouve, c'est toujours, d'après lui, la loi du pavillon qu'il faudra appliquer, à la seule condition qu'elle ne soit pas contraire à l'ordre public, tel qu'on l'envisage dans le pays devant le tribunal duquel se présente la question. Aucun texte de nos lois ne contredit cette théorie, et si, en revanche, aucune disposition ne la consacre, on peut dire néanmoins qu'on peut invoquer en sa faveur de nombreuses analogies. Contrairement à ce qui a lieu pour tout autre bien, le navire a un domicile, une nationalité ; au point de vue du droit, sous beaucoup de rapports, il est traité comme une personne ; or, tout ce qui concerne les personnes, leur état, leur capacité est réglé par la loi nationale. Le bâtiment de mer n'est pas non plus sans avoir avec les immeubles la plus grande ressemblance ; il est en quelque sorte une partie du territoire de la nation à laquelle il appartient ; à ce titre encore, les lois de ce pays devraient lui être applicables.

On peut donc, en théorie, invoquer en faveur de ce système de sérieux arguments ; en pratique, on peut dire qu'il s'impose. Peut-on comprendre en effet que la législation à appliquer change avec les pays dans les eaux desquels se trouve le navire, avec la nationalité de ceux qui traitent avec l'armateur? Si on l'admettait, il n'y aurait plus de sécurité dans les affaires maritimes, puisque, chaque fois que l'on conclurait une négociation, on ne saurait à laquelle des innombrables législations du monde entier, on aurait à se reporter pour l'exécuter.

Si on décide au contraire que la loi du pavillon sera toujours applicable, c'est un élément de stabilité très considérable qu'on introduit, par suite un précieux stimulant pour le commerce et le crédit.

Nous allons voir les diverses applications de ce principe général, et les contradictions qu'il a soulevées ; pour cela, nous passerons en revue les principales hypothèses où des conflits peuvent se produire.

Formalités nécessaires pour que la vente soit opposable aux tiers. — On sait qu'en France, pour qu'une vente soit opposable aux tiers, il faut, outre un acte écrit, une mutation sur les registres de la douane et une mention sur l'acte de francisation. Jusqu'à l'accomplissement de ces formalités, ceux qui traitent avec le vendeur peuvent acquérir un droit de suite ; ses créanciers peuvent très bien saisir le navire. Le même système est adopté dans d'autres pays, notamment en Italie ; aux États-Unis et en Angleterre, on exige également une inscription sur le registre du collecteur des douanes du district où le bâtiment est enregistré ; mais, la mention au dos de l'acte de nationalité n'est pas nécessaire pour rendre l'aliénation opposable aux créanciers. La nouvelle loi belge du 21 août 1879 (article 2) veut que la vente soit transcrite en entier sur un registre à ce destiné au bureau de la conservation des hypothèques à Anvers. Jusque-là elle ne peut être opposée aux tiers qui auront contracté sans fraude. Enfin il est des pays où aucune formalité de ce genre n'est prescrite.

En présence de cette diversité de décisions, nous devons nous demander ce qui arrivera quand la vente du navire aura eu lieu dans un pays autre que le sien.

D'après notre principe, c'est toujours la loi nationale qu'il faudra consulter. Si donc un navire français est vendu à l'étranger, on pourra ne considérer son vendeur comme dessaisi que si on a transcrit l'aliénation sur les registres de la douane du port d'immatricule, et si on en a fait mention sur l'acte de francisation. En revanche, si un navire étranger est vendu en France, nous n'exigerons d'autres formalités que celles qui sont prescrites par les lois de son pays. On le conteste en disant que, le navire étant un meuble, c'est la *lex rei sitæ* qu'il faut lui appliquer ; mais si l'assimilation du bâtiment de mer aux meubles est une règle générale, cette règle est loin d'être sans exception ; c'est ainsi, sans en citer d'autres, qu'au point de vue de la transmission de la propriété qui est celui qui nous occupe, on n'applique pas la règle de l'article 2279 : « En fait de meubles, possession vaut titre. »

Toutefois, nous nous trouvons en désaccord avec la jurisprudence que consacre notamment un arrêt de Rouen[1]. Ce ne sont pas seulement les formalités de la loi du pavillon que la Cour exige ; ce ne sont pas seulement celles de la loi du pays où a lieu la vente ; mais, d'après elle, si une saisie est effectuée, les tribunaux chargés de statuer sur sa validité pourront ne pas reconnaître une aliénation à la suite de laquelle on n'aura pas accompli les formalités prescrites par leur propre loi. Dans l'espèce, un navire avait été vendu en Angleterre ; le navire est saisi en France par les créanciers du vendeur ; l'acquéreur proteste, mais, on refuse de faire droit à sa réclamation, parce qu'on juge que, à l'égard

1. 31 juillet 1876. — Sirey, 1877-II, p. 129.

des saisissants, la propriété n'a pas changé de mains.

Le 14 août 1877 [2], le tribunal du Havre rendait une décision analogue, dans une affaire quelque peu semblable. Il s'agissait, cette fois, d'un navire américain; la vente avait été inscrite sur le registre du port d'immatricule ; mais la loi américaine n'exigeant pas la mention sur l'acte de nationalité, cette formalité n'avait pas été effectuée. Dans ces conditions, des assureurs du Havre, créanciers du vendeur, prétendaient saisir le navire, s'appuyant sur cette omission et en outre sur ce que l'acquisition avait été faite en cours de voyage. On fit droit à leur demande : « Attendu » qu'aux termes de l'article 3 du Code de commerce, » les immeubles même possédés par des étrangers » sont régis par la loi française; qu'il doit en être de » même des navires, qu'il n'y a donc pas de doute » sur la législation applicable à la cause, qu'elle doit » être jugée d'après la loi française... »

On s'appuie, outre cet argument tiré de l'article 3, pour justifier ces solutions, sur l'intérêt des créanciers français qui, peu au courant des législations étrangères, n'ont pas été à même de connaître le changement de propriété ; mais, il faut, avant tout, donner quelque sécurité aux transactions: il n'y en aurait aucune si une vente régulièrement conclue à l'étranger pouvait être détruite par un événement accidentel tel qu'un voyage en France.

Droit de suite. — Supposons maintenant que la régularité de la vente n'est pas mise en question ; le précédent propriétaire est bien valablement dessaisi ;

2. Journal *le Droit*, 20 octobre 1877.

mais, d'après notre législation, ses créanciers même chirographaires ne sont pas désarmés, ils ont un droit de suite; ce droit n'existe pas partout ; en outre, dans une foule de législations, il est restreint aux créances hypothécaires ou privilégiées ; c'est ce qui a lieu en Angleterre, aux États-Unis, en Allemagne, en Belgique, en Hollande, en Italie, en Espagne, en Portugal, au Brésil.

Ici encore, ce sont les garanties qu'accorde la loi du pavillon que l'on doit donner aux créanciers. Sans quoi, il est facile de voir à quels dangers seraient exposés les créanciers français ; ayant peut-être contracté en vue du droit de suite que leur reconnaît l'article 190, ils se verraient privés de cette protection quand la saisie aurait lieu hors de France ; et quant aux acquéreurs étrangers qui, croyant leur propriété libre de toute charge, ont payé leur prix à leur vendeur, est-il juste, de les exposer à un second paiement, par ce fait seul que leur navire est venu dans un de nos ports ? L'adoption d'un pareil système serait de nature à éloigner de nos ports une foule de vaisseaux.

M. Desjardins [1], tout en reconnaissant que ceux qui n'ont pas acquis le droit de suite sur un navire étranger ne peuvent l'invoquer quand la saisie a lieu en France, et en appliquant ainsi la loi du pavillon, dit qu'un tribunal étranger jugerait bien en refusant ce droit à un Français sur un navire français, si la saisie avait lieu dans un pays qui ne l'admet pas. Ces décisions sont quelque peu contradictoires.

Extinction du droit de suite. — L'extinction du

1. Tome III n° 104.

droit de suite n'a pas lieu de même partout. Les Codes espagnol, portugais, péruvien, chilien, de Buenos-Ayres se rapprochent beaucoup du système qu'établissent nos articles 193 et 194. Le droit de suite n'est réputé éteint, à la suite d'une vente volontaire, qu'après un voyage en mer au nom et pour le compte du nouveau propriétaire, et quand un certain délai s'est écoulé depuis le départ; mais ce délai est toujours de soixante jours. En outre, il faut qu'aucune opposition ne se soit produite.

Le Code égyptien reproduit le nôtre; il décide formellement en outre que l'opposition ne profite qu'à celui qui l'a faite.

D'après le Code italien, le navire est libéré par l'expiration d'un délai de 3 mois; il part de la transcription de la vente, si le navire est au moment de cette transcription dans le département maritime où il a été inscrit; de son retour dans ce département, s'il en est parti, lors de la transcription. Pour sauvegarder leur droit, les créanciers devraient former une demande en justice.

Le Code allemand (articles 767 et 768) déclare le droit de suite éteint par la vente effectuée en cas de force majeure par le capitaine; les autres cas d'extinction doivent être déterminés par les lois de chaque État.

La loi prussienne de 1861 organise la procédure suivante. Après l'inscription de la vente sur le registre que tient le tribunal, une requête est faite à ce tribunal; on notifie en même temps le nom des créanciers connus. Le tribunal invite par sommation publique les créanciers non dénommés à faire valoir leur droit. A l'expiration du délai indiqué,

il rend un arrêt de forclusion, en réservant les droits des créanciers qu'a indiqués le requérant ou qui se sont eux-mêmes présentés depuis.

L'article 6 de la loi du 21 août 1879 en Belgique déclare le droit de suite éteint « par la vente volon-
» taire transcrite conformément à l'article 2, publiée
» dans un des journaux d'Anvers, de Gand et dans
» ceux du port d'armement et affichée au mât ou à la
» partie la plus apparente du navire sans opposition
» de la part des créanciers du vendeur, notifiée dans
» le mois de la publication et de l'affiche, tant au
» vendeur qu'à l'acheteur. »

En outre toutes ces législations décident que le droit de suite ne saurait subsister après une vente judiciaire.

En Angleterre, aucun délai ne fait disparaître le droit des créanciers privilégiés ; il en est de même aux États-Unis ; mais, on admet que les créanciers seraient déchus par une inaction trop prolongée ou bien encore à la suite d'une vente faite à un tiers ignorant leur droit, alors qu'ils auraient pu le porter à sa connaissance.

Les différences, comme on le voit, sont nombreuses; appliquant la loi nationale du bâtiment en ce qui concerne la naissance du droit de suite, nous devrons l'appliquer également en ce qui concerne sa disparition.

Privilèges. — Tous les Codes reconnaissent un certain nombre de privilèges; mais, la liste n'en est pas la même partout ; le classement diffère, et aussi les modes de justification.

Le privilège du prêt à la grosse avant le départ qu'a

supprimé la loi française de 1874 subsiste dans quelques pays ; le § 9 de notre art. 191 continue à figurer dans les Codes espagnol, égyptien ; en Grèce, il continue de même à exister à côté de l'hypothèque.

La loi belge de 1879 (art. 4), tout en reproduisant à peu près l'art. 191, introduit au n° 6, la créance du sauveteur, au n° 11, celle qui a pour objet le remboursement des avances faites pour la construction, au n° 14 l'indemnité d'abordage.

La jurisprudence française ne reconnaît, quand une saisie a lieu en France, que les privilèges consacrés par nos lois, dans l'ordre qu'elles fixent ; encore exige-t-elle qu'on ait rempli les formalités qu'elles prescrivent. C'est ainsi qu'un prêt à la grosse ayant été conclu à Hermopolis de Syra, le tribunal de Marseille en 1876 refusa de reconnaître un droit de préférence de ce chef au créancier ; heureusement pour lui, le prêteur put prouver que son privilège était dégénéré en hypothèque, et on lui permit d'invoquer cette dernière garantie. Avant 1874, on refusait de reconnaître comme nantissement le mort-gage anglais, parce que les conditions exigées pour l'établissement de ce droit en France n'étaient pas remplies. Mais, ici encore, nous pensons qu'il est regrettable au plus haut point de faire varier les droits qui grèvent le navire, aussi souvent qu'il passe des eaux d'un État dans celles d'un autre.

Hypothèque. — Une question du même genre se présente à propos de l'hypothèque maritime. En France, cette institution existe depuis 1874 ; mais, on ne peut hypothéquer les navires de moins de 20 tonneaux. Cette même garantie existe, dans

beaucoup d'autres législations, en Danemark, en Allemagne depuis 1861, en Angleterre, en Belgique; dans certains pays, en Belgique notamment, on peut hypothéquer un navire même du plus petit tonnage. En revanche, il est des États où il est interdit au propriétaire d'affecter ainsi conventionnellement son navire à ses créanciers.

Que décider alors si un navire valablement hypothéqué dans son pays vient à être saisi dans un de ces États ? Notamment, dans quel sens devait-on statuer en France avant 1874, dans quel sens devrait-on le faire, s'il s'agissait d'un navire belge de moins de 20 tonneaux? Pour nous la question ne saurait faire de doute; la loi qui prohibe l'hypothèque ne pouvant être considérée comme d'orde public, nous validerions l'hypothèque, si elle était consacrée par la loi du pavillon; les raisons de décider sont les mêmes que quand il s'agit des privilèges. A l'inverse, dans un pays qui admet l'hypothèque, on ne saurait donner aucun effet à une garantie de ce genre établie sur un navire dont la loi nationale le repousserait.

Ce premier point bien établi, une difficulté pourrait encore se présenter; les formalités exigées pour la conservation de l'hypothèque, les conditions de publicité varient; en France, il faut en tout cas une incription prise au bureau du receveur de la douane et mentionnée sur l'acte de francisation, les hypothèques occultes n'étant jamais admises; mais, en Danemark, on se contente de la lecture du contrat devant le tribunal. En Angleterre on exige comme en France une inscription; elle est faite par un fonctionnaire dit enregistreur de la marine; l'heure même est une cause

de préférence. Nous ne rechercherons pas quelles sont les formalités exigées par les autres lois; il nous suffit de dire qu'on devra observer celles de la loi du pavillon, et que les tribunaux devront toujours s'en contenter, en quelque port qu'ait lieu la saisie. Ce n'est pas l'avis de M. Laurent qui ne reconnaît aucun effet en France à une hypothèque consentie en Angleterre, par exemple, sur un navire anglais, si elle n'a pas été inscrite en France. Mais nous nous demandons en quel lieu devrait être remplie cette formalité. La loi exige qu'elle soit effectuée au port d'attache, mais, ce port n'est pas en France. Aussi la Cour de cassation a-t-elle très justement repoussé ce système[1]: « Attendu, » dit son arrêt, que les formalités prescrites par la loi » du 10 décembre 1874 ne pouvant s'appliquer qu'à » l'hypothèque sur les navires français, leur inac» complissement en ce qui concerne l'hypothèque sur » les navires étrangers, ne saurait faire obstacle à ce » que cette hypothèque reçoive son effet en France » lorsqu'elle a été régulièrement constituée suivant la » loi des pays auxquels appartiennent ces navires. »

Le même arrêt repousse avec raison le moyen qu'on avait prétendu tirer contre la validité de l'hypothèque que l'on contestait de l'article 2128 du Code civil qui décide que : « Les contrats passés en pays » étranger ne peuvent donner d'hypothèque sur les » biens de France. » Ce serait par trop étendre un texte que de considérer comme *bien de France* un navire étranger parce qu'il séjourne accidentellement dans un de nos ports. Conformément à l'avis de M. Lyon-Caen, nous croyons qu'on doit même se re-

1. Sirey 1880. I, p. 257.

fuser à admettre que ces expressions si générales comprennent les navires français. L'arrêt que nous venons de citer ne tranchait pas, il est vrai, cette question ; mais, dans ses motifs, nous voyons que la Cour n'entend par biens de France que les immeubles situés en France. Le législateur de 1874 a bien montré qu'il interprétait de même l'article 2128, puisqu'il a permis d'hypothéquer un navire en cours de voyage. Cette faculté serait quelque peu illusoire, si elle cessait dès que le navire aurait quitté les eaux françaises.

Droit sur l'indemnité d'assurance. — Nous avons étudié quelques droits accessoires qui peuvent appartenir aux créanciers ; nous avons vu notamment qu'un droit de préférence peut exister sur l'indemnité d'assurance ; mais qu'il n'appartient qu'aux créanciers hypothécaires, et seulement en cas de perte ou d'innavigabilité. En Angleterre, les créanciers hypothécaires n'ont pas ce droit ; mais ils peuvent se faire subroger à celui de leur débiteur.

En Belgique, l'article 145 de la loi de 1879 décide qu'en cas de perte, le créancier hypothécaire est, comme en France, subrogé à l'assurance ; en cas de règlement d'avaries, le créancier hypothécaire peut intervenir pour la conservation de ses droits ; il ne peut les exercer que dans le cas où l'indemnité en tout ou en partie n'aurait pas été ou ne serait pas employée à la réparation du navire.

C'est encore la loi du navire qui servira à déterminer les droits du créancier sur cette indemnité.

Saisie. — La manière pour les créanciers d'exercer les droits qu'ils possèdent sur un bien, c'est la saisie. Il n'est pas, bien entendu, de législation qui refuse ce

droit à ceux dont le gage est un bâtiment de mer. Les formes seules diffèrent ; mais, c'est là une question de procédure pour laquelle on devra s'en référer à ce qui est prescrit dans l'État où on saisit le navire. Pour saisir en France, il faut en tout cas un titre exécutoire ; si donc, la créance que l'on invoque est née d'un contrat passé à l'étranger, on devra obtenir un jugement d'un tribunal français.

Si la faculté de saisir le navire se trouve dans toutes les législations, elle comporte des exceptions. Ainsi, d'après les Codes espagnol, portugais, brésilien, péruvien et argentin, on ne peut le saisir pour dettes chirographaires que dans le port où il est immatriculé.

En outre, on sait qu'en France (art. 215), le navire prêt à faire voile est insaisissable, sauf pour les dettes contractées en vue du voyage ; encore, dans ce dernier cas, peut-on éviter la saisie en donnant caution. On admet une décision analogue en Espagne, en Égypte, en Italie, en Allemagne. Au Chili, on étend l'insaisissabilité même aux dettes de fournitures ou d'approvisionnements en vue du voyage projeté. Que faudra-t-il décider en France quant aux navires étrangers ; leurs propriétaires pourront-ils invoquer l'article 215 ? Nous ne croyons pas qu'ils le puissent, si la législation de leur pays ne contient pas une décision analogue ; nous n'avons aucun motif d'accorder une protection spéciale à des étrangers, quand elle n'a pas été jugée utile par le législateur de leur pays. En revanche, nous appliquerions l'article 215 aux navires qui pourraient réclamer un bénéfice de ce genre d'après leurs propres lois ; si des créanciers français pourront quelquefois en souffrir, il y aura, la plupart du temps, des char-

geurs français qui seront intéressés au départ du bâtiment. Toutefois, nous nous refuserions à reconnaître l'empire de la loi du pavillon, quand elle étend, comme au Chili, l'insaisissabilité à des créances vis-à-vis desquelles elle n'existe pas en France. Nous croyons qu'ici son application irait contre un principe qui peut être considéré comme d'ordre public. C'est bien là, croyons-nous, le caractère de la règle qui permet à tout créancier de réaliser le gage que la loi lui reconnaît sur les biens de son débiteur. On ne peut y apporter d'autres dérogations que celles qui se trouvent dans notre Code.

TABLE DES MATIÈRES

Châteauroux. — Typ. et Stéréotyp. A. Majesté

